13e Année — N° 731

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

21 Septembre 1912

VIE AU GRAND AIR

FOURNY

qui vient de remporter le Critérium de l'Aéro-Club de France, couvrant 1017 kilomètres en 13 h. 22 m. sans escale, record de distance et de durée, sur son biplan Maurice Farman, à moteur Renault, magnéto Bosch, Hélice Chauvière.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT

CAMPÉADOR ED. PINAUD

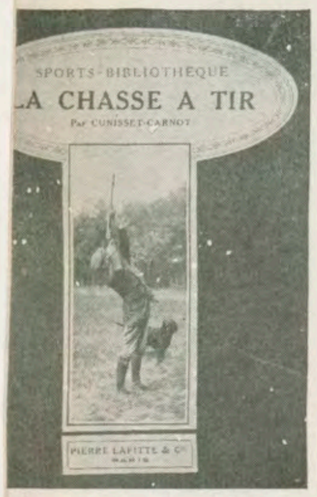
TOUS LES LECTEURS DE "LA VIE AU GRAND AIR" DOIVENT AVOIR SOUS LA MAIN LES OUVRAGES DÉJA PARUS DE

Sports = Bibliothèque

le véritable Code des Sportsmen

Dans chaque volume 350 pages de texte et 24 d'illustrations

"Sports Bibliothèque" comportera vingt-quatre volumes, dont treize sont déjà parus :



imen réduit d'un volume de *Sports-Bibliothèque*.
rmat réel : 0.15 × 0.20.

Le Football
La Boxe
Les Sports d'hiver
Le Golf
L'Escrime
Les Courses à pied et Concours athlétiques
L'Équitation et le Cheval
Le Cyclisme
L'Automobile
La Chasse à Tir
Les Sports de défense
Les Courses de chevaux
Le Yachting
La Natation et le Rowing
La Chasse à Courre
La Lutte
Le Tir
La Conduite en guides
La Pêche
L'Aéronautique
L'Alpinisme
Hockey, Tennis, Balles et Boules
Sports de Salles et de Jardins
Les Exercices physiques

Le volume broché.	**6** frs
Cartonné toile.. ..	**7** frs
Relié luxe	**10** frs

La Collection complète : brochée, **130** fr. ; cartonnée, **150** fr. ; luxe, **220** fr.

On peut acquérir la collection par paiements mensuels — Demander le prospectus spécial à la

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE et Cie, 90, Champs-Élysées, PARIS

MÉDAILLES BRELOQUES INSIGNES

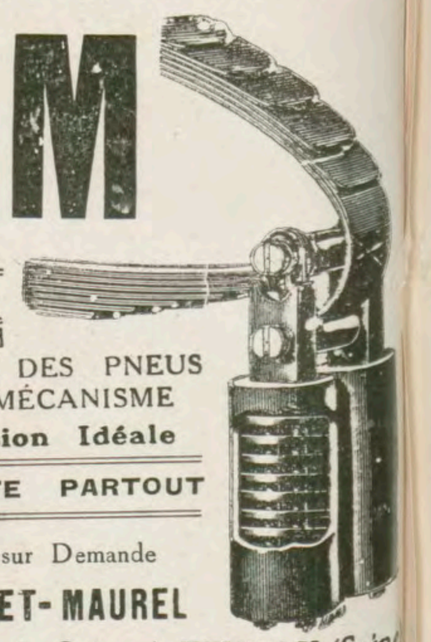
MODÈLES SPÉCIAUX SUR DEMANDE

A. LAHURE 23 et 25, rue des Balkans

Téléphone 911-86

Envoi franco du catalogue n° 4

AMORTISSEUR J. M



Téléph. 501-80

ÉCONOMIE DES PNEUS ET DU MÉCANISME

Suspension Idéale

EN VENTE PARTOUT

Catalogue sur Demande

J. JACQUET-MAUREL

3 et 5, Bd de la Seine, à NEUILLY (Seine)

LES CYCLES ET AUTOCYCLETTES

CLÉMENT

sont les meilleurs

Cycles et autocycles Clément

du PRÉ-SAINT-GERVAIS

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT

10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)

Paris - Province - Etranger

APPAREIL de SUSPENSION *"breveté"* évitant toute secousse — Personnel choisi et experimenté.

Telephone 818-67

Adr. Telegraph. DUPONTEUR-PARIS

Succursale à Berck-Plage

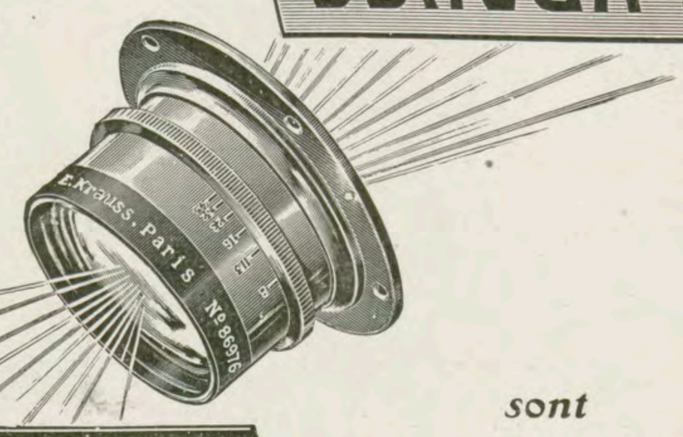
Les Objectifs

Tessar, Protar, Amatar,

Krauss-Zeiss

et

les Kalloptat KRAUSS.



E·KRAUSS
16-18-20, Rue de Naples
PARIS, (8e Arrt)

sont montés sur tous les bons Appareils Photographiques.

Ils ont obtenu le 1er prix au Concours International du Ministère de la Guerre de 1912 pour la photographie aérienne.

JUMELLES, LONGUES-VUES
MICROSCOPES.

CATALOGUES & RENSEIGNEMENTS GRATUITS

A.-W. Gamage Ltd

FOOTBALL

Un Catalogue spécial en français contenant les plus complets détails sur tous les accessoires pour **Football-Association** et **Rugby** vient d'être créé par A.-W. Gamage Ltd., Holborn, Londres, E.C., Angleterre.

La maison Gamage est la plus importante du monde, pour articles de sports athlétiques, tels que ballons, maillots, chemises, culottes, chaussures et bas pour football, et tous les autres, dont ce Catalogue donne le détail avec les prix les meilleurs marché.

Gamage adressent leur Catalogue franco partout.

A.-W. GAMAGE Ltd Holborn London E.C.

Angleterre — Angleterre

CYCLES

La Française-Diamant

MOTOCYCLETTES

MASSAGE MANUCURE-PEDICURE 8, r. de Port-Mahon (pr. pl. Gai

Chemins de fer de l'Etat. — *Billets de bains de mer jusqu'au* 21 *octobre* 1912.

L'Administration des Chemins de fer de l'Etat, dans le but de faciliter au public la visite ou le séjour aux plages de la Manche et de l'Océan, fait délivrer, au départ de Paris, les billets d'aller et retour, ci-après, qui comportent jusqu'à 40 0/0 de réduction sur les prix du tarif ordinaire.

1° *Bains de mer de la Manche*. — Billets individuels valables, suivant la distance, 3, 5 et 10 jours (1re et 2e classes) et 33 jours (1re, 2e et 3e classes).

Les billets de 33 jours peuvent être prolongés d'une ou deux périodes de 30 jours moyennant supplément de 10 0/0 par période.

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

OCCASION. Pour cause de départ on céderait à de très bonnes conditions, collections de diverses publications et revues, état de neuf. S'adresser pour tous renseignements à Me Michot, 7, rue de Miromesnil, Paris.

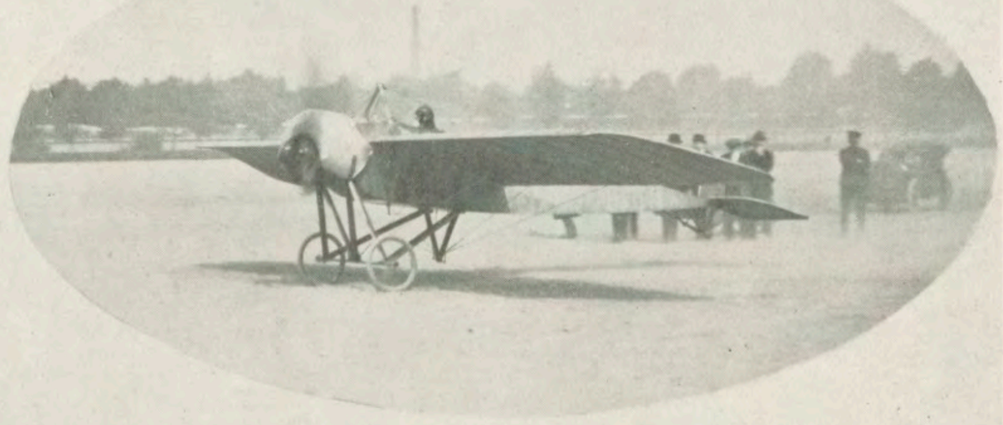
La Vie au Grand Air

N° 731 — 21 Septembre 1912

ABONNEMENTS :
France .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Elysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie. September 21th 1912.

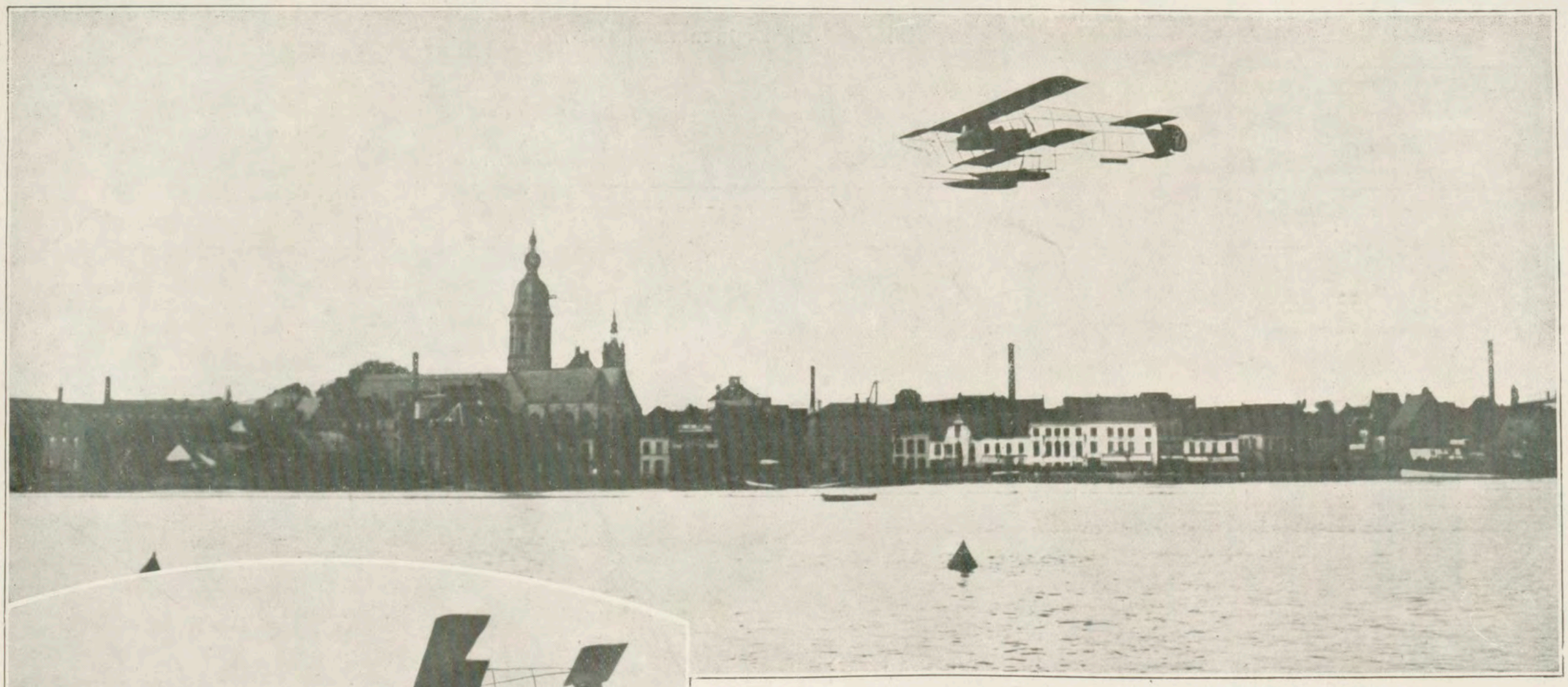
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyee franco sur demande.



LEGAGNEUX MONTE A 5.720 MÈTRES

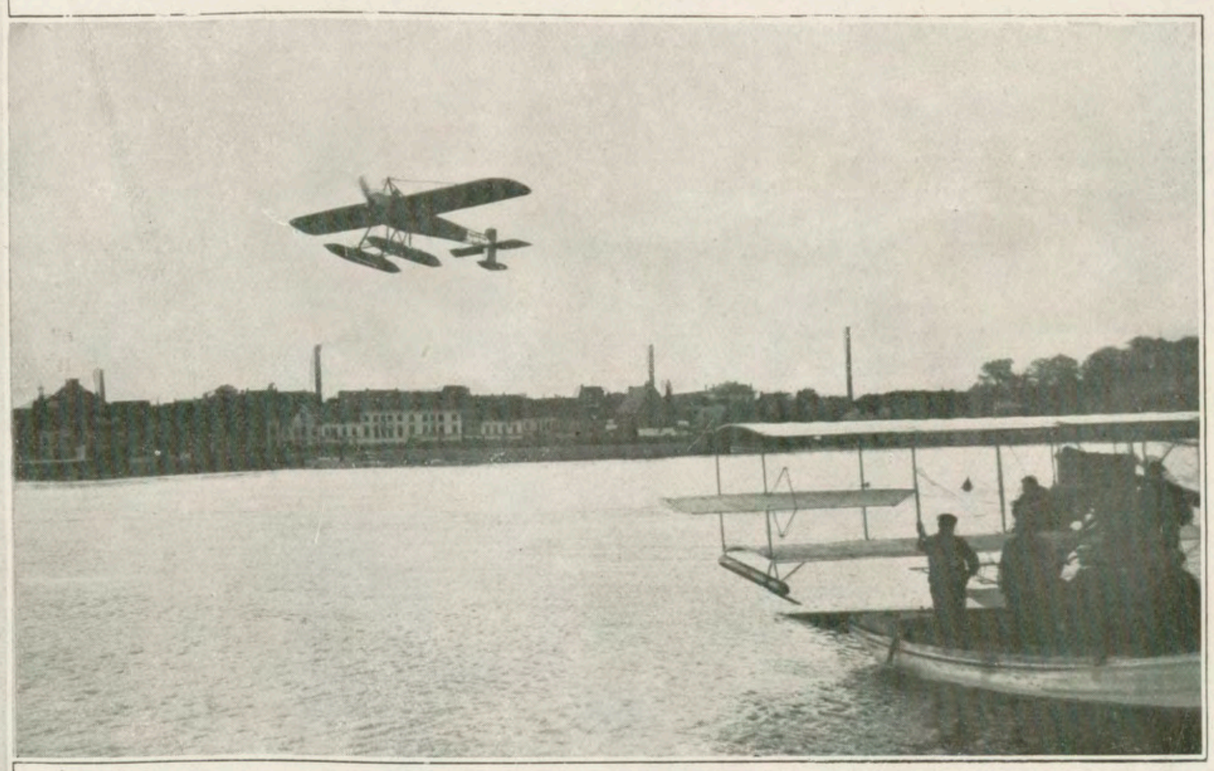
Le populaire Georges Legagneux, dont les prouesses aériennes ne se comptent plus, s'est attribué, mardi dernier, le plus beau record d'aviation : celui de la hauteur. Parti d'Issy-les-Moulineaux, sur son Morane-Saulnier, il montait, en 1 heure 6 minutes, à 5.720 mètres. Il atterrissait à Villacoublay, à l'endroit précis qu'il avait fixé, après une descente vertigineuse en vol plané, qui ne dura que 11 minutes. (Moteur Gnôme, magnéto Bosch, hélice Chauvière.)

LE MEETING DE TAMISE



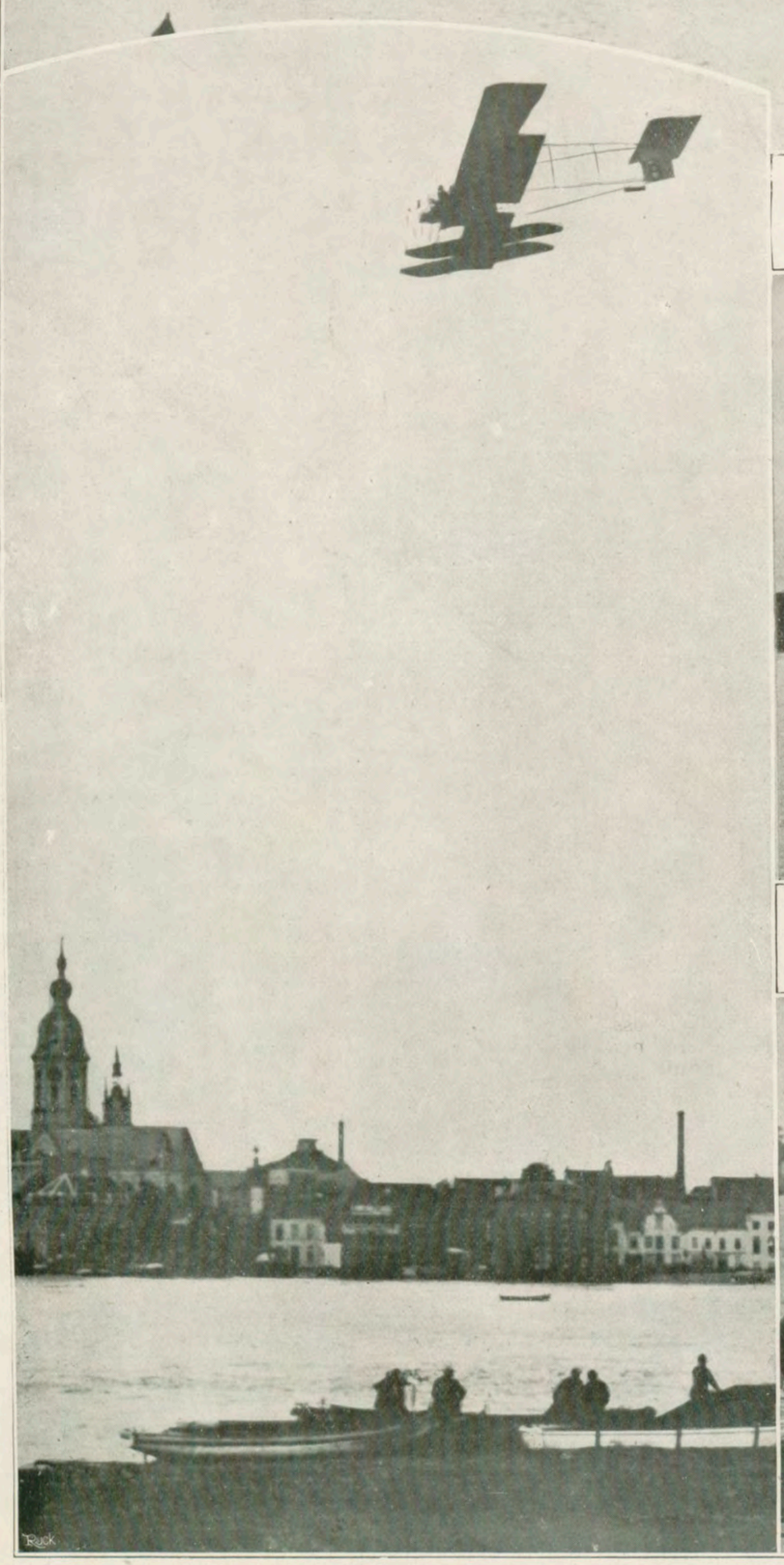
UN VOL DE RENAUX

Renaux fut le grand triomphateur du meeting d'hydro-aéroplanes de Tamise. Il resta premier du classement général jusqu'à l'avant dernier jour Biplan Farman, Hélice Chauvière.



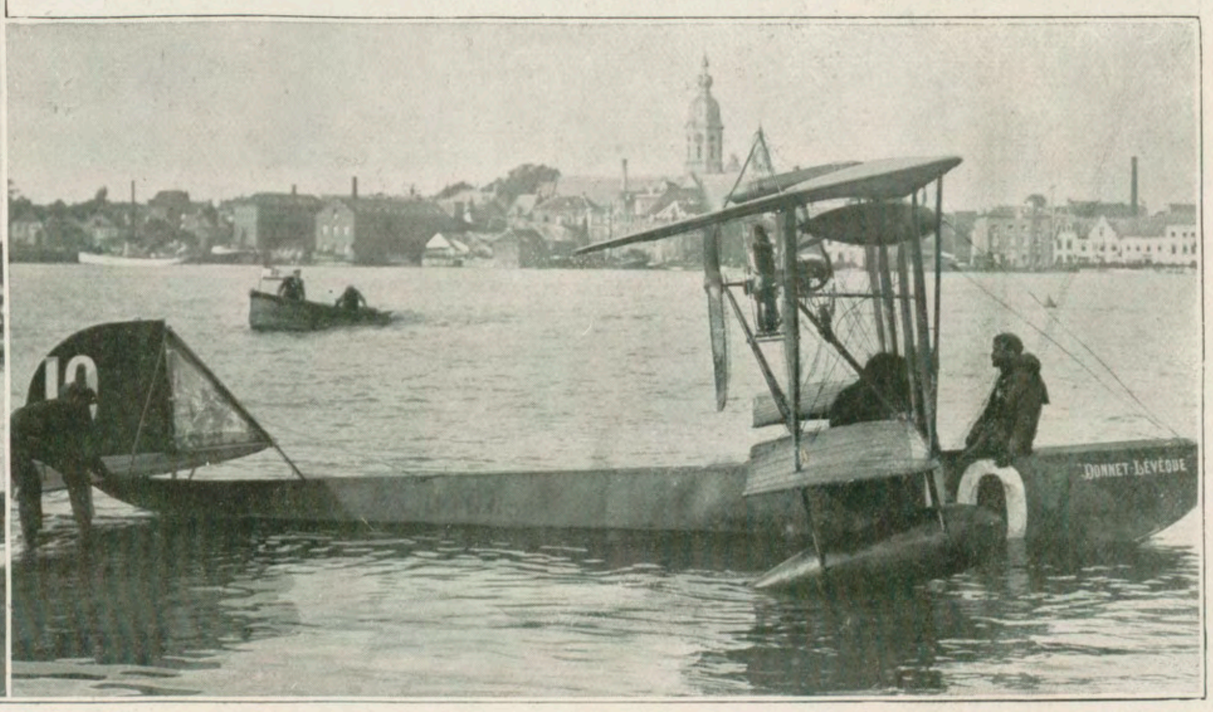
UN VOL DE CHEMET

Chemet enleva le dernier jour la première place du classement général sur son monoplan Borel, hélice Chauvière.



BENOIT AU-DESSUS DE L'ESCAUT

Le concours dura huit jours. Benoit prit la deuxième place dans le concours de distance et la deuxième également dans le classement général. Hélice Chauvière.



BEAUMONT SE REPOSE

Beaumont prouva une fois de plus ses qualités de pilote en même temps que celles de son appareil en prenant la première place pour le plus grand nombre de vols, s'attribuant la Coupe de S. M. le Roi des Belges.

SOMMAIRE

Fourny .. .. Couverture.
Les plongeurs anglais s'entraînent pour les prochains Jeux Olympiques 725
Le meeting de Tamise. 726
Français et Allemands, par GEORGES PRADE .. 727
Ascensions mouvementées, par FRANÇOIS PEYREY . 727
Les motocyclettes, par HENRI BARETTI. 728
Le Championnat de la Seine, par PAIR-OAR 728
Trois Français contre trois Allemands.. 729
Le Carnet du sportsman. 730
Le 50e Championnat de la Seine 731
Les aéroplanes aux grandes manœuvres de l'Ouest.. 732-733
Le Tournoi de tennis de Deauville 734
Les progrès de l'escrime, par J.-JOSEPH RENAUD.. .. 735
Les rois du sprint, par GÉO LEFÈVRE.. 736
Le Petit Dictionnaire sportif 736
Le Bloc-Notes de la semaine 737
Le Saint-Léger, par RENÉ RIONDET 738
Les cavaliers vont au bois, par RENÉ BIERRE 738
La réouverture de Longchamp, par STUART 738
La réouverture de Longchamp 739
De Chantilly à Maisons-Laffitte.. 740
Une merveille de régularité.. 741
La réunion de la Piste Municipale 741
La France a-t-elle la maîtrise de l'air? par FRANÇOIS TOCHÉ.. 742

AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

NOTRE CARNET MULTIPRIMES

Dans l'impossibilité où nous étions d'énumérer, vu leur grand nombre, tous les avantages dont bénéficient les abonnés de la *VIE AU GRAND AIR*, nous avons dû les réunir d'une façon simple et claire en un carnet pratique et d'un format commode : le *Carnet Multiprimes*.

Ce carnet est adressé franco à nos abonnés qui en font la demande, contre 0 fr. 50 pour la France et 0 fr. 75 pour l'étranger.

PRINCIPAUX AVANTAGES ACCORDÉS A NOS ABONNÉS

On ne remarquera jamais assez quelle économie on réalise en s'abonnant à la *VIE AU GRAND AIR*, au lieu d'acheter cette revue au numéro. Outre l'agrément qu'on a de la recevoir chez soi, on ne débourse que 24 francs au lieu de 29 fr. 50, soit une économie de 5 fr. 50; le compte est facile à établir :

47 fois 0 fr. 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50.

Chaque abonné a droit également à une réduction de prix sur les Petites Annonces (Voir dans le *Carnet Multiprimes* nos bons de réduction sur le montant de chaque insertion); à deux primes gratuites à choisir dans la liste spéciale envoyée franco sur demande; et aux nombreux avantages énumérés au *Carnet Multiprimes* des abonnés des Publications P.erre Lafitte et Cie.

ABONNEMENTS COMBINÉS

Une nouvelle faveur a été accordée, cette année, aux abonnés de la *Vie au Grand Air* elle consiste à faire bénéficier tout abonné d'un an qui souscrira également un abonnement à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux*, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

I.A COURSE AUTOMOBILE

Les prophètes seront-ils, cette fois, guéris par l'expérience? Voici quelques années, ils nous chantaient sur tous les tons : « La course automobile est morte; elle a fait son temps et son œuvre. » Œuvre utile, certes, et qui s'appelle, en somme : la voiture touriste. Mieux encore, elle en a publié les mérites aux quatre coins du monde.

Aujourd'hui, l'automobile est populaire. Son type est fixé. La course n'est plus qu'un dangereux et ruineux anachronisme. Ne nous y entêtons pas.

Bella gerant alii, tu felix Gallia... *Que d'autres se livrent encore, s'il leur plaît, à des combats périlleux; toi, France heureuse, heureuse de tes victoires anciennes, repose-toi sur tes lauriers.*

Le premier malheur est que ces prophéties avaient l'air d'être inspirées par le sentiment qui dictait au renard le mépris des raisins : elles venaient, après certains revers qui, pour avoir été, peut-être immérités, n'en étaient pas moins cuisants, ce qui leur enlevait du crédit. Le second malheur, c'est qu'elles ne disaient pas vrai, et qu'on les a crues.

Nous nous sommes désintéressés des courses. Et dans l'arène, par nous désertée, d'autres se sont rués qui ont conquis gloire et profit, à nos dépens. Or, nous venons de nous ressaisir; nous avons compris, à temps, notre erreur vitale. Cette année, nous avons commencé à courir, nous avons beaucoup couru et un peu partout : à Dieppe, à Boulogne, au Ventoux, au Mans, Grand Prix de l'A. C. F., Grand Prix de la Sarthe, Grand Prix des motocyclettes. Et nous nous en sommes bien trouvés. Si nous n'avons pas tout enlevé, nous nous sommes assuré notre bonne part. Hier encore la firme qui avait triomphé en Normandie et qui affrontait la contre-épreuve, était récompensée de sa belle crânerie par la plus brillante des victoires, je veux dire la plus régulière.

La course qui nous avait placés au premier rang, la course qui nous l'avait — sportivement, au moins — enlevé, la course nous le restitue. Grâces lui en soient rendues.

C'est que la course, qui a toujours, quoiqu'on dise, quelque chose à nous apprendre, qui entretient en nous le désir vivifiant du mieux, est le criterium suprême de l'effort, l'âme même d'une industrie vouée à la vitesse. Nous l'avions oublié. Nous en avons été punis : ne retombons plus dans la même erreur, car, comme dit Verlaine: « C'est bon pour une fois. »

AVIATION

Français et Allemands

Dans le domaine de l'air.

Chinon, le 15 septembre.

Je vous écris ces quelques lignes en pleines manœuvres françaises, au retour des manœuvres allemandes de Saxe. Je suis parti si brusquement de l'une à l'autre que j'ai cru rêver, et vieillir d'une année en trente-six heures de voyage.

Lorsque nos manœuvres seront achevées, nous reviendrons plus en détail sur ce que nous avons, et sur ce qu'ont les Allemands. Pour aujourd'hui, contentons-nous d'esquisser, à grands traits et de façon large, une comparaison.

Deux systèmes se sont toujours partagé et se partagent encore la suprématie, le dirigeable et l'aéroplane. Le dirigeable est né chez nous avec Renard et Krebs, l'aéroplane n'y eut pas tout à fait sa naissance, mais il y reçut, tout jeune encore, un tel accueil et un tel appui, qu'on peut dire aujourd'hui qu'il est Français. Il s'harmonisa d'ailleurs bien vite si complètement avec l'esprit même de notre race qu'on ne peut plus guère l'en séparer.

LE SAPEUR BREGI REÇOIT.

Nous sommes, que nous le voulions ou non, un peuple d'individualités brillantes, étincelantes même, hardies, et, ce qui est plus que le rêve, d'une hardiesse joyeuse. Notre nervosité même qui aboutit à une soudaineté incroyable e décision est encore ici un facteur précieux, plus précieux même que nous paraissons le croire.

Au contraire, le dirigeable, engin grandiose, compliqué, aux mouvements lents, et dont les qualités de tenue et de manœuvre dérivent avant tout d'une organisation bien comprise et très poussée dans le détail, le dirigeable convient à merveille au génie allemand.

Cela ne veut pas dire que nous n'ayons pas de dirigeables, mais, pénétrons-nous bien de cette idée, cela ne veut pas dire que les Allemands n'aient pas, eux non plus, des aéroplanes.

Ce qu'il importe le plus de dégager, c'est la nécessité, pour chaque race en présence dans ce conflit, de développer jusqu'au bout sa formule et de l'approprier aux besoins de combattre la formule adverse.

La thèse française est évidemment que le dirigeable doit être détruit ou annihilé par l'aéroplane; la thèse allemande est que le dirigeable, muni d'artillerie, doit, au contraire, garder la maîtrise de l'air.

Or, il très certain que nous sommes très en avance aujourd'hui. Non seulement le plus lourd que l'air, l'aéroplane sort aujourd'hui par des temps autrement difficiles; non seulement il est plus maniable, plus sûr et moins coûteux, mais il est surtout plus guerrier. Nous venons de vivre ici quelques rudes journées. Journées de guerre véritable, au cours desquelles des troupes d'infanterie ont réussi le déplacement de 50 à 60 kilomètres pour se livrer un choc furieux en arrivant. Eh bien! l'aéroplane a suivi. On ne l'a pas mis tout à fait sur son dos, comme le fantassin met son sac et son fusil, mais il ne s'en faut guère. Ce matin, les aéroplanes, après s'être disséminés chaque jour au gré du commandant en chef, soit pour suivre une arme spéciale, soit pour s'attacher à une mission bien précise, après s'être réunis en deux camps nouveaux, se sont dispersés à nouveau, et se sont réunis au moment voulu, à l'endroit voulu, pour éclairer l'armée en marche, et pour camper avec elle.

Au fur et à mesure que l'armée se déplace, les dirigeables doivent, au contraire, faire des efforts excessifs et entreprendre de véritables voyages pour ne pas perdre le contact, C'est, qu'en effet, ils sont attachés à leur hangar. Un dirigeable est, au fond, à l'heure actuelle, un ballon captif, dont le câble est horizontal. On s'efforce de l'allonger. On ne conçoit pas qu'on puisse le couper encore.

C'est pourquoi l'Allemagne a organisé l'apothéose du hangar. Elle en a créé partout, elle en a fait de superbes. Inclinons-nous, d'ailleurs, devant cette œuvre. Le point de départ admis, l'œuvre est irréprochable.

La France, au contraire, organise l'apothéose de la suppression du hangar. Une tente pliée dans un camion, et que l'on dresse où il faut, en quelques heures. Je crois ce point de vue beaucoup plus militaire. Il n'y a d'armes que celles qui se déplacent aussi vite que l'infanterie, cette reine des batailles. Aussi longtemps que l'artillerie n'eut pas son matériel roulant, elle ne fut qu'un hors-d'œuvre dans les combats. Il faut suivre, suivre avant tout.

Les débutants ont toutes les audaces. Les aéroplanes ne se contentent plus de suivre, ils veulent précéder. Est-ce dû à une erreur de tactique de la part de ceux qui les dirigent? Je ne crois pas. Il ne faut pas oublier que tout le personnel de l'aviation qui, par sa nouveauté apparaît considérable aux yeux du public, n'est en somme que peu de chose dans le cadre général d'une armée. Appareils, tentes, camions, vont là où on les envoie. Il nous a paru que dans un camp tout au moins, dans l'armée rouge du général Marion, on exposait un peu trop l'arme nouvelle sur terre, en la plaçant trop près du front.

Cette faute évidente se complique de ce fait que l'aéroplane n'est armé ni sur terre ni dans l'air. Sur terre il est facile de le faire garder par d'autres troupes. Nous avons vu cinq aviateurs capturés par vingt dragons, parce que les trente sapeurs qu'ils menaient n'avaient pas de cartouches. Des fusils, et pas de munitions.

Quant à l'aéroplane dans les airs, il n'a pas même un fusil. Les monoplans allemands qu'on appelle *Taube* et qui sont à Doeberitz près de Potsdam ont à bord une mitrailleuse. Ils volent plus ou moins bien avec, mais enfin ils ont une mitrailleuse. Les Zeppelins de guerre ont à leur sommet, sur leur calotte rigide, quatre mitrailleuses à tir vertical et dans leurs nacelles, d'autres mitrailleuses encore, nos dirigeables n'ont rien, nos aéroplanes n'ont rien. C'est vraiment peu de chose.

Ils auront la supériorité du vol, mais s'ils ont en face l'adversaire armé que feront-ils? Or, des armes, il suffit d'en mettre à bord.

Il est inadmissible enfin, que dans l'avenir, un aéroplane se promène au-dessus de 100.000 hommes qui peuvent le saluer d'un million de balles au passage, sans que l'on sache si ses balles pourront le toucher, et si avec un léger revêtement métallique que d'ores et déjà les aéroplanes peuvent enlever, ils ne seraient pas à l'abri, à une hauteur au-dessus de laquelle ils ne voleront jamais.

Ce sera la besogne de 1913, on s'y est déjà attelé.

GEORGES PRADE.

AÉRONAUTIQUE

Ascensions mouvementées

Les accidents singuliers de l'aérostatique

La semaine dernière, deux accidents singuliers, et l'on peut dire analogues, ont causé la mort d'un enfant de l'Etat de Michigan et de trois artilleurs autrichiens :

L'enfant, le jeune Chester Betts, fut enlevé par le guide-rope d'un sphérique. Il tomba, d'une soixantaine de mètres, sur le toit d'une maison. Au camp de Cernaky, une centaine d'hommes retenaient un drakenballon (ballon cerf-volant) qu'une tempête menaçait

d'emporter et qu'une bourrasque plus violente emporta effectivement. Les artilleurs lâchèrent prise à l'exception de trois d'entre eux qui, à cent mètres d'altitude, n'eurent plus la force de se cramponner davantage à leur câble. Ils vinrent s'écraser sur le sol.

Encore que de telles catastrophes soient assez rares, l'histoire de l'aérostatique en enregistre un trop grand nombre. Les voici dans l'ordre chronologique, divisées en trois catégories: 1° Catastrophes ayant entraîné la mort; 2° Accidents où les blessés survécurent: 3° Enlèvements simplement émotionnants.

CATASTROPHES

15 juin 1899. — Le soldat italien Oreste Vacca est enlevé, à Monte-Mario, par les cordages d'un « captif » échappé. Chute de 500 mètres.

20 avril 1901. — Un sapeur-aérostier de Versailles, Quiry, est victime du même accident. Chute de 25 mètres.

30 août 1902. — Le paysan anglais Lickner est enlevé, à Brookham, par le guide-rope d'un ballon piloté par Spencer. Chute de 15 mètres.

4 juin 1903. — Le ballon *Trinacria* enlève, à Gênes, un ouvrier embarrassé dans un cordage.

2 juin 1907. — Deux ouvriers qui ont opéré, à Barcelone, le gonflement d'un ballon, s'accrochent, au départ, au guide-rope. L'un se laisse tomber de 8 mètres, impunément. Les aéronautes essaient vainement de hisser dans la nacelle son camarade, qui lâche prise à 300 mètres de hauteur.

ACCIDENTS

1883. — Une montgolfière élevée de Paris, montée par Mlle Albertine, enlève, à 4 mètres au-dessous de la nacelle, l'ouvrier Gratieri, la main prise dans les cordages. Gratieri reste ainsi suspendu pendant 13 minutes, la durée de l'ascension. La corde entama les chairs et pénétra jusqu'aux os.

17 juin 1891. — Henri Lachambre, au départ d'un ballon réclame, élevé de Paris, est enlevé par le guide-rope qui l'abandonne à 10 mètres de hauteur. Blessures graves.

Octobre 1891. — Au départ d'un acrobate, à Jackson (Michigan), Philips, pris dans les cordages de la montgolfière, est enlevé par la ceinture. Cette ascension anormale se serait bien terminée si, à l'atterrissage, une voiture n'avait écrasé la cuisse de Philips!

16 juillet 1843. — Une montgolfière s'échappe, à Nantes, en cours de gonflement. L'ancre, traînant à terre, enlève un enfant, le jeune Guérin, par la ceinture. Après un voyage de 15 minutes, l'enfant revient au sol sain et sauf.

Octobre 1902. — Même aventure pour le jeune Seigle, enlevé, près de Malines (Belgique), par le guide-rope d'un ballon.

25 juin 1903. — Un ballon, parti de Vérone, piloté par Quaglia, enlève, par une corde, un jeune homme de seize ans que l'aéronaute réussit à hisser dans la nacelle.

Hormis le cas d'enlèvement au départ par des ancres ou des agrès en désordre débordant de la nacelle d'un ballon en rupture d'équilibre exagérée, fautes dont le pilote est inexcusable, on devine que les victimes de la plupart de ces accidents, n'eurent pas la présence d'esprit d'abandonner le câble dès qu'elles se sentirent soulevées.

Quant à la récente catastrophe autrichienne, on peut en faire remonter la responsabilité à un manque de discipline ou à un défaut de commandement. Il est triste de penser que les trois hommes, tués au camp de Cernaky, furent probablement ceux qui observèrent le mieux leur consigne.

F, P.

AUTOMOBILE

Les Motocyclettes

Où en sommes-nous?

Nous assistons en France depuis une année à un mouvement prononcé en faveur de la renaissance de la motocyclette. Toutes les sociétés sportives, le Motocycle Club de France en tête, et même l'Automobile Club de France font de louables efforts pour rénover le sport de la moto, si négligé depuis quelques années. De tous côtés on a organisé des grandes épreuves pour démontrer au public les qualités de ces engins mécaniques, qui peuvent rendre de si grands services, tant pour les besoins de la vie courante que pour le tourisme. Tout dernièrement, au Mans, nous avons assisté a une épreuve d'endurance, comportant un parcours de 400 kilomètres où les motocyclettes françaises et étrangères se livrèrent un combat où l'avantage n'a malheureusement pas été du côté des nôtres. Cela tient à des raisons que je vais tâcher d'expliquer.

Lorsque, il y a quelque dix ans, apparurent les premières motocyclettes, elles connurent rapidement la faveur du public. Tout le monde ne pouvait se payer une voiture et nombreux étaient les passionnés du tourisme. Quel rêve de pouvoir changer sa bicyclette pour un engin plus rapide et en réalité économique. Les constructeurs, et c'est là leur faute initiale ne traitèrent pas cette nouvelle machine comme ils l'auraient dû, ils se contentèrent d'adapter des moteurs à des bicyclettes renforcées. Au début, tout alla bien. Les moteurs de 1 cheval, 1 cheval 1/2, jusqu'à 2 chevaux donnaient satisfaction et rendaient à ceux qui les employaient des services qui leur permettaient d'entreprendre de grands voyages sans trop de fatigue. Mais, petit à petit, on augmenta la force des moteurs, sans pour cela modifier suffisamment la structure de la machine et ce fut là l'erreur. La motocyclette périt par l'hypertrophie du moteur. Nombreux furent les accidents causés par la fragilité de l'instrument et par la folie de la vitesse qui avait envahi tous ses adeptes. Peu à peu, le public se désintéressa de ces engins dangereux et la motocyclette connut des périodes noires.

Or, aujourd'hui que se passe-t-il, maintenant que la motocyclette renaît de ses cendres. Chez nos voisins, les Anglais en particulier, le progrès est considérable et nous laisse très loin en arrière. Les constructeurs Anglais ont compris que pour les efforts considérables que l'on demande à ces petits engins, il fallait construire une machine qui fut à la bicyclette, ce que la voiturette est à la grosse voiture. Ils ont étudié et réalisé des modèles robustes, pratiques, comportant des perfectionnements mécaniques tels que mise en marche de pied ferme, débrayage, changements de vitesse, graissage automatique, qui font de ces machines des engins de tourisme parfaits.

L'élasticité et la robustesse de la fourche avant, la bonne suspension de l'arrière, la transmission très étudiée et à l'abri des ruptures si fréquentes, constituent un ensemble de qualités, bien proches de la perfection. D'ailleurs, les chiffres sont, dans cette comparaison, d'une rare éloquence. En Angleterre 112.000 motocyclettes circulent à l'heure actuelle, tandis qu'en France nous atteignons péniblement une douzaine de mille, et je crois que cela tient encore à l'appréhension qui se manifeste au souvenir des débuts dont j'ai parlé plus haut.

UNE MOTOCYCLETTE EN COURSE.

D'un autre côté, nos constructeurs n'ont pas encore traité la motocyclette comme elle doit l'être. Notre construction est encore trop légère, se rapproche trop de la bicyclette, qu'il faut laisser à son usage, sans chercher à l'adapter à des services qu'elle ne peut rendre. Il faut un engin spécial, spécialement étudié et construit. Tant que nos constructeurs n'entreront pas dans la voie que leur ont magistralement tracée nos voisins, le public se désintéressera de ces machines trop frêles et qui ne lui offrent pas l'aspect de la sécurité. Je ne veux pas dire que nos motocyclettes soient inférieures comme résistance, mais elles n'en ont pas l'apparence, au même titre que les motos étrangères.

Les Anglais, gens pratiques et soucieux du confort, ont ajouté à leurs motos un siège de côté - le side-car — où il leur est loisible d'emmener avec eux un passager ou... une passagère. Une foule de ces petites machines sillonnent le dimanche les routes anglaises. Chez nous, nous avions le tri-car où le siège est à l'avant, porté sur deux roues. La forme est plus esthétique, l'équilibre meilleur et la translation plus régulière, puisqu'elle ne comporte pas de traction en porte à faux comme dans le side-car, mais toutefois, le tri-car comporte ses inconvénients, d'abord il est inséparable de son siège avant, tandis que dans le side-car, la motocyclette peut redevenir indépendante, ensuite il est difficile d'échanger ses impressions, le bruit du moteur, le vent produit par la marche, souvent rapide, empêche les passagers de se parler. C'est le silence obligatoire pendant de nombreux kilomètres; le side-car n'a pas cet inconvénient, le compagnon de route étant à portée de la voix du pilote, puisqu'ils sont côte à côte.

En résumé, il faut espérer que le sport de la motocyclette, du side-car, voire du tri-car se généralisera en France. Ces machines, d'un prix d'achat réduit, d'entretien minime et de dépenses peu coûteuses, doivent plaire à une catégorie de touristes, à la bourse modeste, qui pourront, à peu de frais, goûter, seuls ou à deux, les joies des grands voyages et des belles excursions dans notre beau pays de France.

HENRY BARETTI.

AVIRON

Le cinquantième championnat de la Seine

La Journée de Dimanche a cloturé la saison de Rowing.

Par une journée d'automne, douce, mélancolique, encore qu'un peu ensoleillée, s'est couru dans le bassin d'Asnières-Courbevoie, le cinquantième Championnat de la Seine. Avec lui a pris fin la saison sportive de rowing de 1912. Toutes les grandes épreuves ont été disputées et, ma foi, le bilan de l'année n'aurait pas été fameux pour nos rameurs, si le Rowing-Club n'avait relevé, à Henley, le prestige de nos couleurs. L'absence de De la Plane ne laissait aucun doute sur le résultat du Championnat. De la Plane a, d'ailleurs, fort bien fait de s'abstenir; il lui était inutile de ternir par une défaite — qui eut, d'ailleurs, comporté toutes les excuses possibles et imaginables — la très belle carrière sportive qu'il a fournie.

Le meeting des Championnats d'Europe a prouvé qu'il était prématuré, pour lui, de s'aligner en course. Son abstention n'évoque aucune idée de déchéance. Malheureusement, il ne s'est pas trouvé d'homme pour le remplacer et c'est le champion de la S. C. Lario de Côme qui s'est adjugé un titre que De la Plane avait pu conserver pendant huit années consécutives. La victoire est donc revenue à Sinigaglia, qui fut champion d'Europe en 1911 et dut céder son titre, cette année, à Veirman. Cette victoire était prévue; c'est le meilleur — quant à présent — de tous les hommes qui se sont mis en ligne, qui a gagné. Ce succès le consolera parfaitement de la défaite qu'il a essuyée à Genève. Est-il permis de discuter le style du vainqueur? Dussé-je me tromper — c'est fort possible, et je le souhaite — je n'ai qu'une confiance relative dans l'avenir de Sinigaglia. Il se peut parfaitement que je voie faux, mais malgré sa victoire d'hier, il me semble que Chaume décline rapidement. Son style qui, d'ailleurs, traduit exactement la nature de ses moyens physiques exceptionnels, est, à mon très humble point de vue, un style qui ne contribue pas à développer la qualité d'un sculler. Son coup d'aviron est aveuglément au service de ses puissants moyens naturels; et il ne paraît pas travailler dans le sens contraire, c'est-à-dire utiliser ces moyens exceptionnels à perfectionner son coup d'aviron, à l'alléger, afin d'en retirer, au point de vue de la vitesse, la meilleure utilisation. Je serais curieux de connaître, à ce point de vue, l'opinion de Lein, du Flouest, de Gessling, de Bouttemy, d'Orlandini, de Gennes, de Vichy, et autres rameurs notoires de jadis et d'aujourd'hui. Après tout, je me trompe peut-être. Mais je ne crois pas que le style de Sinigaglia doit être à donner en exemple à ceux qu'il a battus dimanche dernier. J'ai lu, quelque part, dans un compte rendu de la course, rédigé le soir même, et inspiré par des impressions toutes fraîches, que son coup d'aviron impeccable et puissant, rappelle celui du « pros » anglais. Puissant, il est impossible d'en disconvenir; impeccable c'est autre chose.

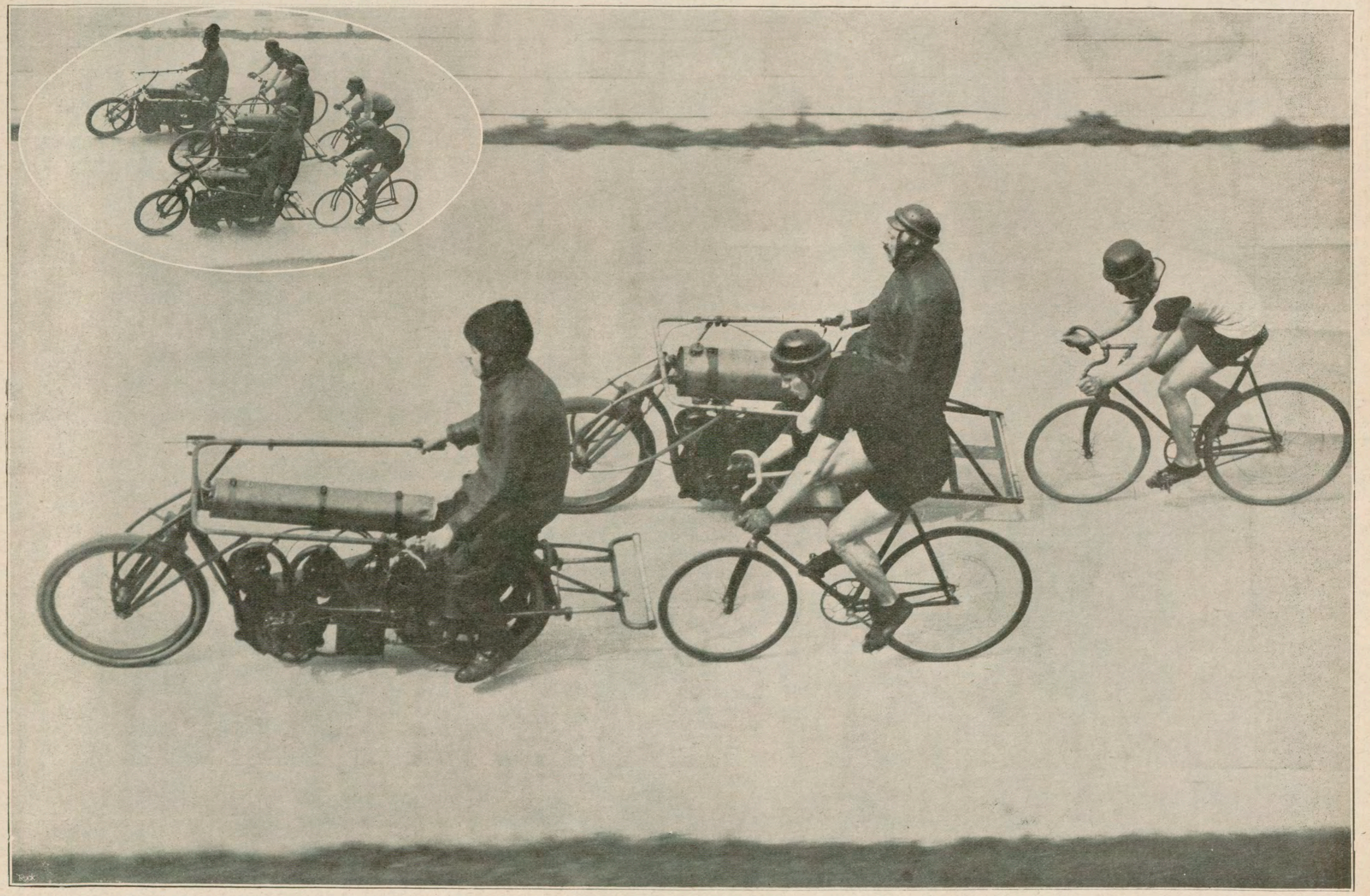
Dites tout ce que vous voudrez, un sculler qui revient sur sa coulisse comme il le fait ne peut pas être qualifié d'impeccable. J'ai eu l'occasion de le voir à l'entraînement dans son pays, quelques semaines avant le Championnat d'Europe 1911 qu'il a gagné. Déjà, on sentait que la souplesse qui lui manquait écourterait prématurément la liste de ses grandes victoires. Et cette année, il a dû baisser pavillon devant Veirman dans le Championnat d'Europe, en vue duquel il s'était réservé, en s'abstenant de se mettre en ligne à Henley.

Et maintenant, attendons, nous verrons si l'avenir nous donne tort. Mais, je crois bien que, même dans sa condition actuelle, Fairbairn, qui a pourtant été battu dans les Diamond's Sculls, le laisserait à deux longueurs. Horodinsky m'a paru un peu surentraîné, et peut être aussi découragé non point tant par ses échecs de Juvisy et de Mâcon que par l'importance qu'on y a attachée dans la presse lorsqu'on a su que le sculler du C. N. F. était engagé à Henley. J'ai pris part à ces critiques, et je ne suis pas sans le regretter parce que ce n'est probablement pas la meilleure besogne que j'ai faite.

Nouvelle victoire de Sinigaglia — avec Torlaschi comme équipier — en double sculls, Par contre, effondrement de l'équipe Dupré-Reydellet qui avait gagné le Championnat de France à Mâcon. Le Championnat de France en huit de couple est revenu à une équipe mixte formée par la Société Nautique de la Basse-Seine et le Club Nautique de France, battant une autre équipe mixte dont les éléments avaient été pris dans trois sociétés : R. C. P., Société Nautique d'Enghien, Société Nautique de la Marne.

PAIR-OAR.

TROIS FRANÇAIS CONTRE TROIS ALLEMANDS



DIDIER PASSE SALDOW DANS LA COURSE DE L'HEURE

Un match en deux épreuves, sur une heure et 10 kilomètres, réunissait dimanche, au Parc des Princes, trois Français (Léon Didier, Sérès, Parent), et trois Allemands (Saldow, Schipke et Demke) derrière motos agencées suivant le réglement en usage en Allemagne. Sérès remporta les deux manches et les Allemands furent battus d'un point seulement. Dans le médaillon, Parent (à la corde) Demke et Sérès (à l'extérieur).

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE. — *Hippisme.*— Longchamp. — Prix de Satory. Prix de la Salamandre. Prix du Prince d'Orange.

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE. — *Cyclisme.* — Vélodrome du Parc des Princes. — Finale du Grand Prix de la République.

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE — *Aviron.* — Nogent-sur-Marne. — Coupe de Paris.

DIMANCHE 22 SEPTEMBRE — *Aéronautique.* — Saint-Cloud. — Grand Prix de l'Aéro Club de France.

LUNDI 23 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Maisons-Laffitte. — Handicap de la Tamise.

MERCREDI 25 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* Maisons-Laffitte. — La Coupe d'Or. Handicap de la Seine.

VENDREDI 27 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Maisons-Laffitte. — Criterium de Maisons

Ce qu'on devrait faire au sujet des plaques de bicyclettes.

Nous avons reçu d'un de nos lecteurs, M. Bardiot, imprimeur à Bourg, une lettre qui agite un problème intéressant tous les cyclistes : celui de la plaque que l'Etat vend 3 francs à tout propriétaire d'une bicyclette. Nous en extrayons les passages suivants :

Mon cher Jocker,

La belle saison, les promenades estivales à bicyclette ramènent l'attention sur les plaques de contrôle et les façons plutôt cavalières de l'Administration — avec un grand A — vis-à-vis des contribuables montés sur pneus.

L'Etat — quelle magnanimité ! — condescend bien à leur vendre 3 francs — ce qui est cher à l'aune pour du simple fer-blanc — une plaquette, un insigne démontrant *urbi et orbi* qu'ils ont payé l'impôt. Mais il s'est bien gardé, et pourtant c'eût été simple justice, de prendre des mesures pour qu'ils n'aient à payer qu'une fois cet impôt.

Il ne remplace gratuitement ni les plaques perdues, ni les plaques volées...

Or, sur 10 cyclistes, 5 au moins ont dû, une année ou l'autre, acheter deux, quelquefois trois plaques de contrôle. Le vol de ces plaques est chose courante ; il est si facile, pour une main indélicate, d'enlever l'attache ridicule qu'offre l'Etat, de la couper au besoin, de soulager de sa plaque un vélo innocemment déposé dans une remise ou un corridor.

Il faut absolument que cet abus cesse : nous conseillons d'abord aux cyclistes de prendre une précaution matérielle immédiate en faisant souder leur plaque à leur tube de direction.

Mais c'est là une pratique ennuyeuse, endommageant l'émail et l'Etat, n'ayant pas plus le droit de devenir voleur pour 3 francs que pour 3 000 francs. n'a pas non plus celui d'obliger les cyclistes à abîmer leur machine.

Il est temps que la presse fasse une campagne pour obtenir :

1° Que l'inscription, dans les bureaux de tabac, soit admise par les tribunaux comme preuve du paiement de l'impôt ;

2° Que chaque plaque de contrôle porte un numéro d'ordre. Avec un outil de 150 à 200 francs, les plaques peuvent très facilement et très rapidement recevoir ce numéro.

Ce numéro permettrait de retrouver les détenteurs illicites de plaques perdues ou volées.

3° Que l'on remplace gratuitement, ou, au pis aller, moyennant la consignation minime des frais de fabrication, les plaques disparues des contribuables inscrits comme s'étant déjà régulièrement pourvus d'une plaque

A. BARDIOT,
Imprimeur à Bourg.

Peut-être l'Administration des contributions indirectes pourrait-elle faire le nécessaire pour éviter de mécontenter, comme elle a su si bien le faire jusqu'ici, une clientèle aussi nombreuse et aussi digne d'intérêt que celle des cyclistes !

L'horloge du Tremblay a été proposée il y a six ans par la V. G. A.

A la réouverture du Tremblay, la semaine dernière, on a pu constater une très intéressante innovation. Il s'agit d'un grand cadran, placé au poteau d'arrivée et qui enregistre la durée des courses. L'aiguille est mise en mouvement électriquement, en même temps qu'on lève le starting gate. Elle est arrêtée par un déclanchement à la main, au moment où le premier cheval passe le poteau. L'année prochaine, l'arrêt se fera automatiquement. Il est intéressant de faire remarquer que c'est la *Vie au Grand Air* qui, il y a six ans, émit dans un article intitulé l'*Hippodrome Modèle* et signé de M. F. Charron, l'idée de renseigner immédiatement le public, au moyen d'une grande horloge, visible du pesage et de la pelouse, sur le temps exact du gagnant.

L'excellent sporstman propose, en outre, qu'une aiguille rouge indique, sur la même horloge, le record de la distance sur l'hippodrome.

C'est une petite disposition très facile à réaliser et qui complètera l'heureuse nitiative des commissaires du Tremblay.

Les combats de coqs sont interdits en Angleterre, mais se disputent cependant.

Comme les carabiniers d'Offenbach, les policemen de Knockor, petite cité d'Irlande, sont arrivés après la bataille... de coqs, organisée par quelques amateurs forcenés de ce sport, que la loi défend et que l'humanité réprouve. Les champions emplumés provenaient du Queen County et du Kildare County, et les enjeux atteignaient la coquette somme de 120 livres (3.000 francs). Certains paris s'élevaient à 20 livres. Public limité, mais choisi, qu'une douzaine d'autos avait amené sur le point de la rencontre. Et les représentants du Queen County l'emportèrent sur toute la ligne. Affaire conduite avec ordre et mystère.

Le polo en automobile ! Sport bien américain et un peu dangereux.

Le jeu nous vient d'Amérique, naturellement, et présente, paraît-il, pour les spectateurs avides d'émotions, un grand intérêt.

Chaque voiture porte un conducteur et un joueur armé d'un maillet ; ce dernier se tient debout, sur le marchepied droit, qui est renforcé à cet effet, le maillet dans la main droite ; il se tient de la gauche à la voiture.

Le conducteur doit conduire le joueur le plus près possible de la balle, en évitant les collisions qui sont très fréquentes ! ! !

Ce sport, encore nouveau, a déjà fait quelques victimes, ce qui explique, en partie, l'intérêt qu'y trouvent les Américains.

Joe Jeannette se fait battre par un nègre qu'il connaissait déjà.

Qui donc disait que Jeannette était le seul capable de triompher de Jack Johnson ?

En tout cas, il ne vient guère de le prouver !

En effet, rencontrant Jeff Clarck, un grand nègre, fort bien bâti ma foi, il s'est fait infliger la plus cruelle des punitions.

Quoiqu'en disent nos confrères américains, cette piteuse exhibition n'est nullement le fait d'un manque de forme, car, il y a un an déjà, le même Jeff Clarck administra au brave Jeannette une effroyable correction lors d'une rencontre en six rounds !

On cherche des joueurs de rugby pour les clubs parisiens.

La saison de football va bientôt recommencer et, comme tous les ans, naturellement, les dirigeants de nos grands clubs parisiens s'agitent pour recruter les provinciaux et les transfuges des clubs voisins.

Les joueurs le savent fort bien et certains ne se font pas faute de tenir la dragée haute à tous ces tentateurs ; ils promettent leur concours à trois, quatre, cinq sociétés et plus, et ne tiennent rien du tout.

Pourtant, on dit que l'ancien capitaine d'un club purement universitaire, endosserait le maillot rouge et bleu, et que, comme dans la chanson, son excellent ami X..., ferait la même chose que lui.

D'un autre côté, Larribeau et Peacock réfléchissent et cherchent encore leur voie.

Les championnats en couple se courent trop tard.

On ne trouvera pas, dans la page que nous consacrons au championnat de la Seine, de photographies des épreuves en couple qui sont pourtant un des intérêts de la journée. La faute en est aux organisateurs qui donnent leurs départs trop tard pour un programme trop nourri, en sorte que les dernières courses se courent au soleil couchant. Nos lecteurs seront donc privés du spectacle de la victoire de l'équipe mixte Cercle Nautique-S. N., Basse-Seine, formée par l'excellent sportsman, Louis Doyen, le défenseur enthousiaste de la nage en couple et qui a gagné tant de fois déjà son propre challenge.

Encore un hippodrome qui s'en va ! C'est en Belgique.

Un hippodrome vient de disparaître dont le nom figura souvent en tête des comptes-rendus des courses belges : celui de Forest. Pendant trente ans, on courut sur l'ancien marécage, que quelques piquets reliés par des cordes, avaient converti en hippodrome.

Les premières réunions virent le juge s'installer, pour sa décision, dans un vieux tonneau. Et les opérations du pesage étaient dirigées par un personnage qui devait, à certains moments, remplacer aux entrées un employé mal stylé.

Forest avait prospéré ; mais l'expropriation depuis longtemps le guettait. Il est mort en tristesse et sa dernière journée manqua d'intérêt : chevaux et spectateurs l'avaient déjà fui.

Quelques phrases pour l'éducation des jeunes boxeurs.

Le vocabulaire complet du boxeur se compose de quelques phrases sans cesse répétées et que voici :

Je ne me suis jamais senti dans une meilleure forme.

On m'a volé la décision.

Je n'avais pas eu le temps de m'entraîner.

Je me suis cassé le bras.

Je ne veux pas le rencontrer, à moins qu'il ne tienne un pari personnel de 2.500 francs.

Je gagnerai comme je voudrai.

Je peux faire très facilement le poids, mais...

La bourse n'est pas suffisante.

Il m'a battu, mais c'est par le plus grand des hasards.

... A ce moment il était complètement fini, mais...

Que ce soit le meilleur qui gagne.

Il n'y a pas que chez nous que les hangars et les avions sont décrépits.

« Un immense troupeau de moutons paît dans la grande plaine, quelques corbeaux profilent leurs silhouettes noires sur le ciel nuageux »

C'est ainsi qu'un de nos confrères s'exprime pour nous décrire l'aérodrome de Dübendorf, en Suisse : aérodrome où les hangars n'ont, comme vétusté, rien à envier à ceux de Juvisy, où les appareils exposés aux intempéries sont incapables du moindre service, où, derrière une vieille caisse, se trouve abandonné un monoplan.

Et l'on y vole quelquefois, paraît-il !

Soyons sévères pour les boxeurs loyaux ; nous rendrons service aux autres.

La *Vie au Grand Air* réclame déjà, depuis longtemps, une plus grande sévérité vis-à vis des boxeurs qui se font disqualifier pour des fautes plus ou moins volontaires.

Le fait s'est encore présenté à Aix-les-Bains ! Battu, et se voyant sur le point d'être knock-out, Moreau n'a rien trouvé de mieux que d'employer des coups défendus qui entraînèrent sa disqualification.

Nous pensons avec beaucoup de sportsmen que, si comme sanction, Moreau était éloigné du ring pour 5 à 6 mois, de pareils procédés seraient infiniment plus rares.

Six jours à motocyclette, ce n'est pas à la portée de tout le monde !

Sait-on pendant combien d'heures « Jack Guzzwell », le héros des 3.008 milles en six jours, à motocyclette, a reposé dans un lit, au cours de cette fantastique équipée : six heures en tout, et ce, en deux fois ? Vous l'avouerai-je ? Avec beaucoup de mes confrères anglais, je m'étonne plus que je n'admire. Et je serais bien fâché que ces « outrages à la nature » trouvent chez nous des imitateurs.

Le tournoi triangulaire de cricket n'a pas de chance.

Les cricketers n'ont pas de chance cette année ! Comme le premier, le second grand match de cricket international, Angleterre-Australie, a dû être abandonné, pour cause de mauvais temps. L'Afrique du Sud étant irrémédiablement battue, le résultat du « Tournoi triangulaire » (Angleterre-Australie-Afrique) va dépendre de la troisième et dernière rencontre entre insulaires et antipodiens, qui doit avoir lieu incessamment à l'Oval. Puisse le dieu que nos voisins ont surnommé « Jupiter Pluvius », lui épargner ses faveurs.

Nouvelle à la main.

Dimanche dernier, au Parc des Princes, pendant la course de l'heure entre Français et Allemands, Didier s'efforçait, mais en vain, de passer le second, Saldow et, voyant ses efforts infructeux, en vrai gamin de Paris, il en pris philosophiquement son parti en disant : « Allons je suis condamné à voir son *sale dos* jusqu'à la fin de la course.

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 8 AU 15 SEPTEMBRE 1912

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 9 SEPTEMBRE. — Chicago. — Védrines gagne la Coupe Gordon Bennett, couvrant les 200 kilomètres en 1 h. 10 m. 56 s.. Il reste 7 minutes en-dessous du record du monde. Prévost se classe second. Les concurrents américains n'ont pas terminé le parcours.

MERCREDI 11 SEPTEMBRE. — Etampes. — Fourny bat tous les records de distance et de durée, volant pendant 13 h. 17 m. et parcourant 1.017 kilomètres.

DIMANCHE 15 SEPTEMBRE. — Tamise-sur-Escaut. — Résultats du concours d'hydro-aéroplanes.

Navigabilité. — 1. Beaumont, 14 points ; 2. Weymann, 13 p. ; 3. Barra, 13 p. ; 4. Chemet, 12 p. ; 5. Renaux, 8 p. ; 6. Gobe, 7 p. ; 7. Benoist, 7 p. ; 8 Molla, 6 p.

Décollage. — Renaux, 11 p. ; Molla, 9 p. ; Chemet, 9 p. ; Beaumont, 5 p. ; Weymann, 2 p.

Totalisation des durées. — Chemet, 51 p. ; Beaumont, 48 p. ; Renaux, 45 p. ; Benoist, 45 p. ; Molla, 30 p. ; Weymann, 12 p.

Concours de distance sans escales. — 1. Renaux, 32 p. ; 2. Benoist, 23 p. ; 3. Chemet, 20 p. ; 4. Molla, 8 p. ; 5. Beaumont, 6 p.

Les distances parcourues sont les suivantes : Renaux, 300 kil. ; Benoist, 240 kil. ; Chemet, 220 kil ; Molla, 120 kil. ; Beaumont, 100 kil.

Concours de vitesse (20 kil.). — 1. Molla, en 12 m. 4/5, soit 10 p, pour avoir atteint le 90 à l'heure ; 2. Chemet, en 12 m. 12 s. 1/5, 10 p. ; 3. Beaumont, en 13 m. 20 s. 1/5, 10 p.

Classement général. — 1. Renaux, 108 p. 6/10 ; 2. Chemet, 102 p. ; 3. Benoist, 88 p. 6/10 ; 4. Beaumont, 83 p. ; 5. Molla, 63 p. ; 6. Weymann, 29 p.

AUTOMOBILE

LUNDI 9 SEPTEMBRE. — Le Mans. — Grand Prix de France — 1er Zuccarelli, en 6 h. 12 m. 25 s., avec une moyenne de 106 k. 287 à l'heure ; 2e, Champoiseau ; 3e, Léon Molon.

Coupe de la Sarthe. — 1er, Goux, en 5 h. 31 m. 54 s., avec une moyenne de 119 k. 303 ; 2e, Leduc.

CYCLISME

DIMANCHE 15 SEPTEMBRE. — Vélodrome du Parc des Princes. — *Prix des Abonnés*, 2.000 m. — 1er, Palutias ; 2e, Gautier ; 3e, Bournac. Temps ; les 200 m. en 13 s. 2/5.

Course de Primes, 6.666 m. 66. — 1er, Perraud ; 2e, Fournous ; 3e, Rudi-Russe. Temps : 8 m. 58 s. 1/5. Les 200 m. en 13 s. 2/5.

Match France-Allemagne, 1re manche. — Une heure derrière grosses motocyclettes. — 1er Sérès, 80 kil. 725 ; 2e, Saldow, 78 kil. 355 ; 3e, Didier ; 4e, Demke.

2e manche, 10 kil. — 1er, Sérès, en 7 m. 58 s 3/5 ; 2e Parent, 9 m. 6 s. 3/5 ; 3e, Saldow ; 4e Didier.

Classement général. — 1er, Sérès, 90 kil. 725 ; 2e, Saldow, 87 kil. 970 ; 3e, Didier, 85 kil. 112.

BOXE

LUNDI 9 SEPTEMBRE. — Aix-les-Bains. — Frank Klaus bat Moreau au quatrième round ; celui-ci, après avoir été plusieurs fois à terre, ayant été disqualifié sur faute.

AVIRON

DIMANCHE 15 SEPTEMBRE. — Asnières. — Championnat de la Seine. — 1° Sinigaglia ; 2e, Barrelet ; 3e, Massué.

HIPPISME

MERCREDI 11 SEPTEMBRE. — Chantilly. — *Prix Vermout* (10.000 fr., 2.400 m.) : 1. Wagram II, à M. le comte Le Marois (J. Jennings) ; 2. Hardie ; 3. Gaillarde II. — P.M. : Gag., 19 fr. ; pl., 12 fr., 23 fr.

DIMANCHE 15 SEPTEMBRE. — Longchamp. — *Prix de Sablonville* (10.000 fr., 1.100 m.) : 1. Sweetness, à M. Vanderbilt (O'Neill) ; 2. Sans le Sou ; 3. Roi de l'Or. — P. M. : Gag., 130 fr., pl. 32 fr., 20 fr. 50, 27 fr. 50

Prix Royal Oak (50.000 fr., 3.000 m.) : 1. Gorgorito, à M. San Miguel (Sharpe) ; 2. Saint-Ange, III ; 3. Amoureux, III. — P. M. : Gag., 60 fr. 50 ; pl., 19 fr., 16 fr., 16 fr. 50.

Omnium (4.000 fr., handicap 2 400 m.) : 1. Le Municipal, à M. H. André (Marsh) ; 2. Tripolette ; 3. Ben y Gloé. — P. M. Gag., 100 fr. 50 ; pl. 35 fr. 50, 44 fr. 52 fr.

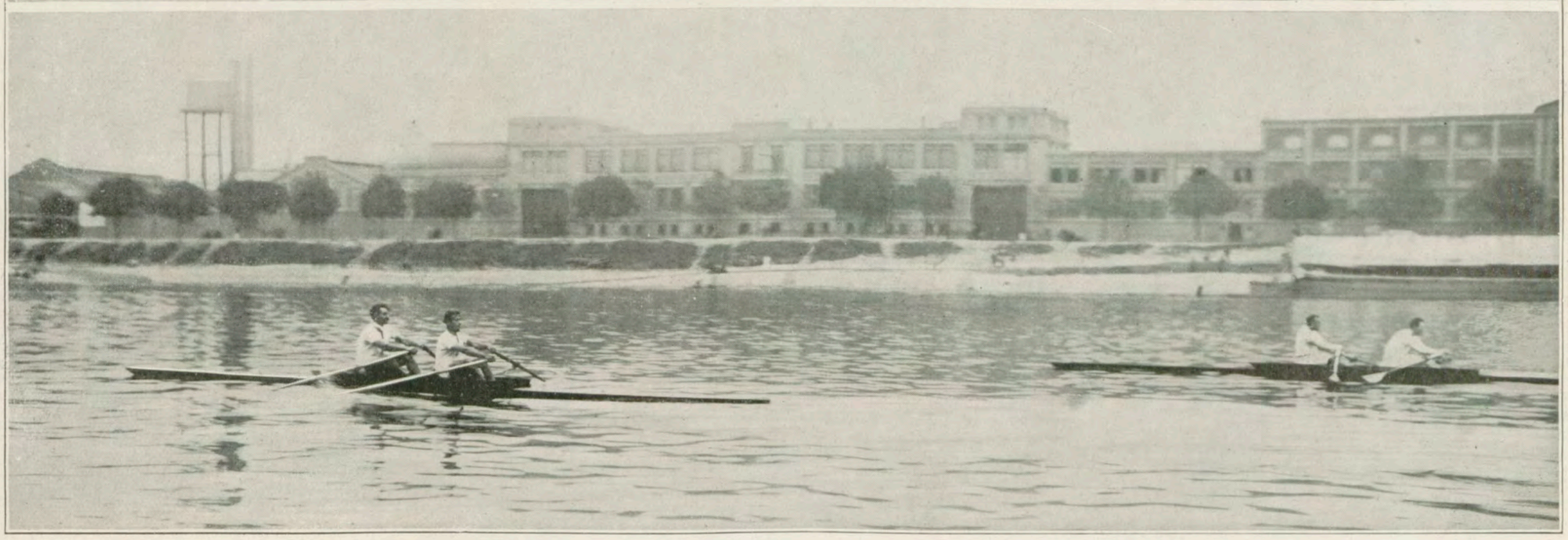
CE QU'IL FAUT LIRE

Le Football, par Ch. Gondouin et Jordan, collection Sports bibliothèque. Le vol. br. 6 fr.

La Chasse à tir, par Cunisset-Carnot, collection Sports-Bibliothèque. Le volume broché. 6 fr.

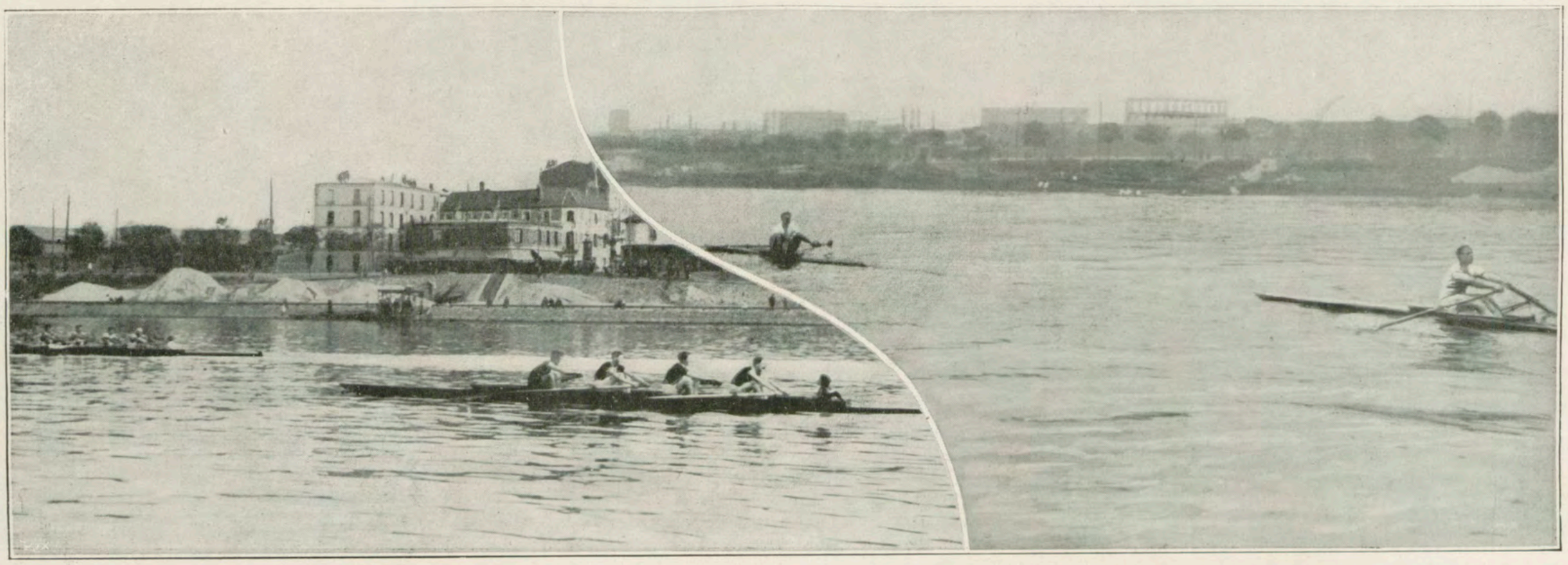
Librairie Pierre Lafitte et Cie

LE 50e CHAMPIONNAT DE LA SEINE



SINIGAGLIA ET TORLASCHI EN DOUBLE SCULLS

Ce fut la journée des Italiens. Sinigaglia et Torlaschi remportèrent le Critérium en double sculls devant le Cercle des Régates de Bruxelles et la Société Nautique de la Marne. La Société des Régates Mâconnaises, champion de France, avait été éliminée dans sa série. En bas, l'arrivée de l'épreuve.



L'ARRIVÉE DE LA COUPE FLEUTIAUX

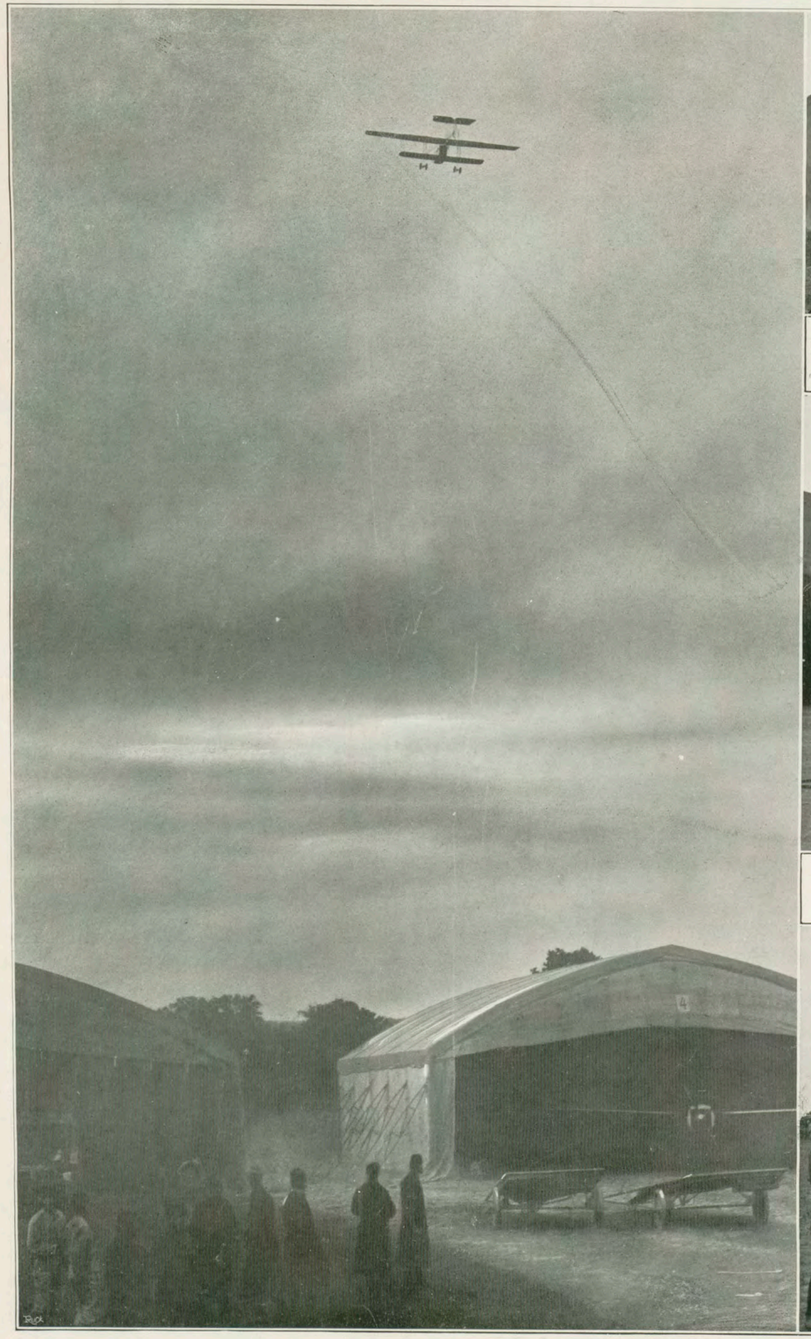
Cette épreuve à quatre rameurs juniors revint à la Société Nautique de la Marne, à trois longueurs devant le Rowing-Club de Paris.

L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT DE LA SEINE

Sinigaglia a remporté, dans un style impeccable, le Championnat de la Seine que détenait Delaplane depuis 1905.

LA VIE AU GRAND AIR

LES AÉROPLANES AUX GRANDES MANŒUVRES DE L'OUEST

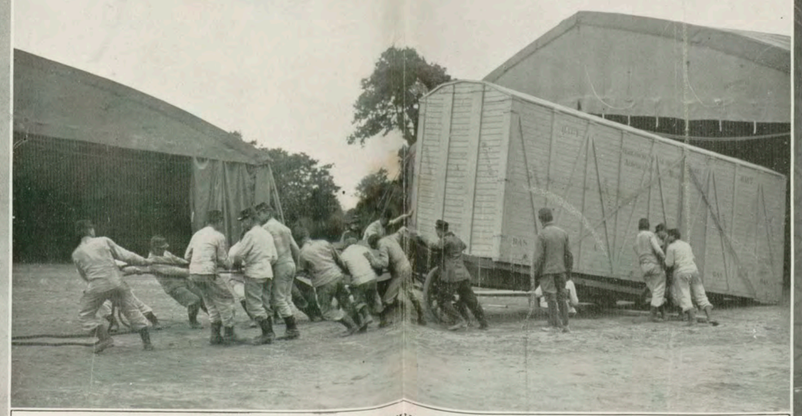


UN ATTERRISSAGE A LA NUIT

Jusqu'aux dernières lueurs du jour, biplans et monoplans tenaient l'air et il fallut parfois allumer des feux pour guider leur retour vers leurs nids temporaires.

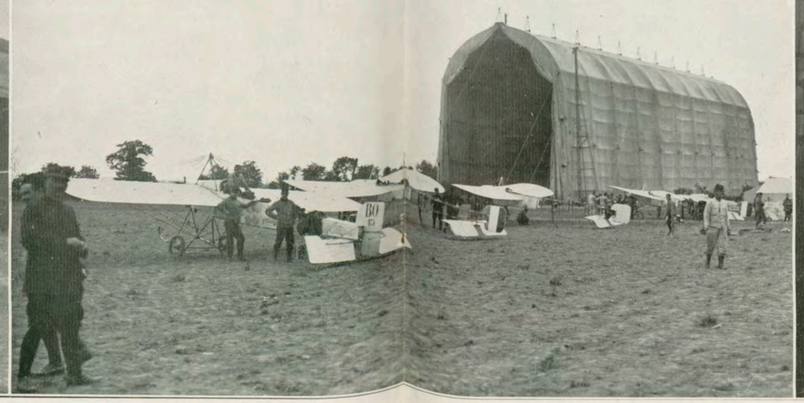
LES HANGARS ROULANTS

Cette année, les avions n'étaient plus, comme l'an dernier, attachés à leurs hangars; ceux-ci, montés sur roues, se déplaçaient avec eux.



LA SORTIE D'UN APPAREIL

La plupart des appareils gagnèrent le terrain des manœuvres par la voie des airs. Quelques-uns seulement furent expédiés dans leurs caisses d'emballage.



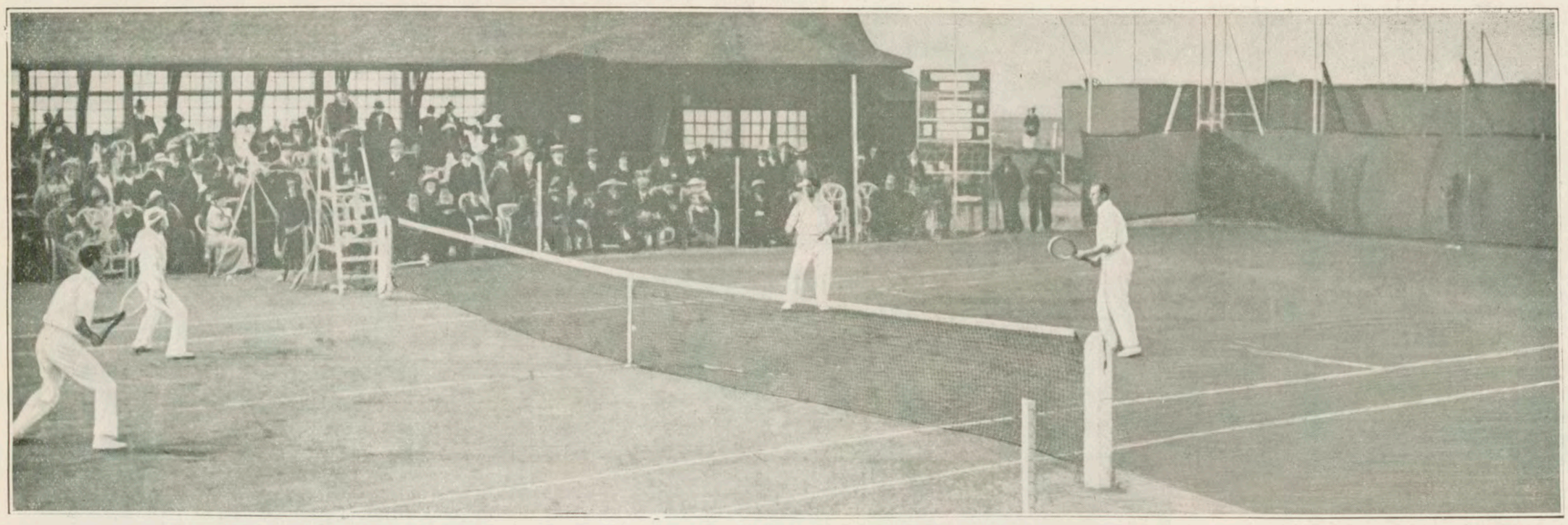
LES OISEAUX AU REPOS

C'est un spectacle bien pittoresque que celui de ces monoplans arrêtés, comme des faucons au repos, devant le hangar immense de l'aéronat géant.

LE DIRIGEABLE EST SORTI

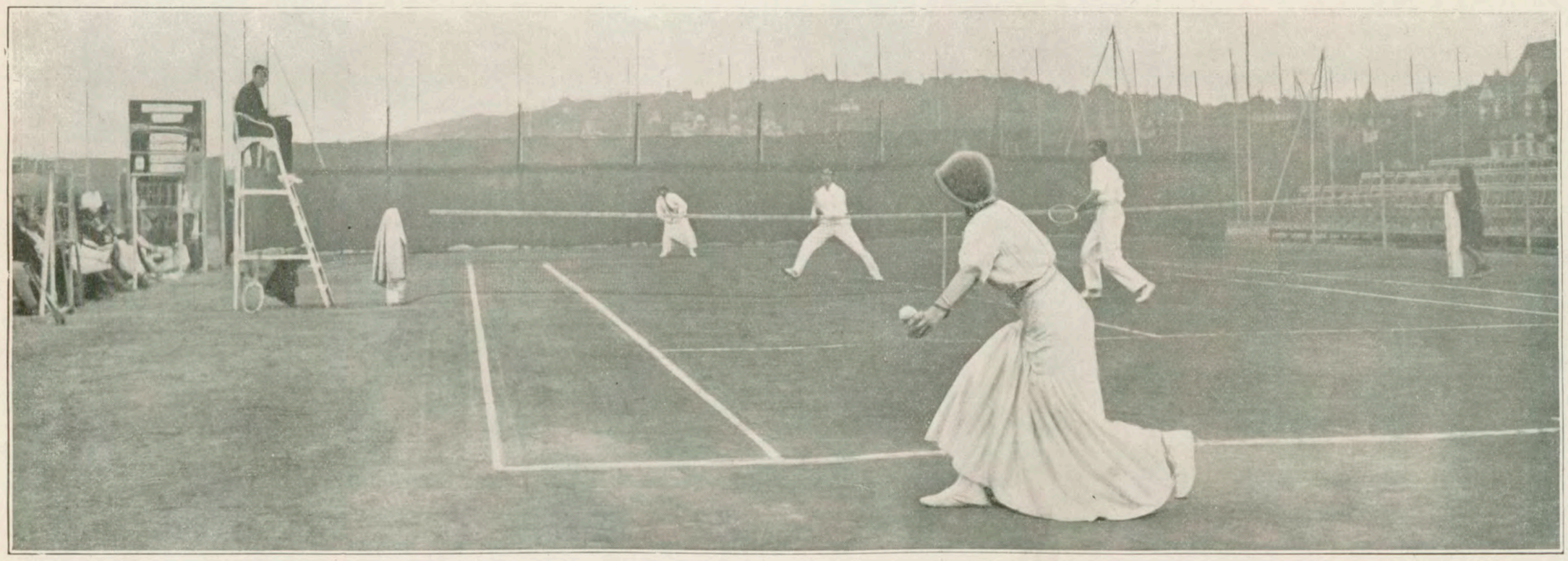
Les dirigeables ne peuvent se passer du hangar qui les abrite contre la tempête, toujours possible. Ils peuvent, à la rigueur, être maintenus en plein air. Mais vienne la bourrasque et ils risquent de s'enfuir, comme la *Patrie*.

LE TOURNOI DE TENNIS DE DEAUVILLE



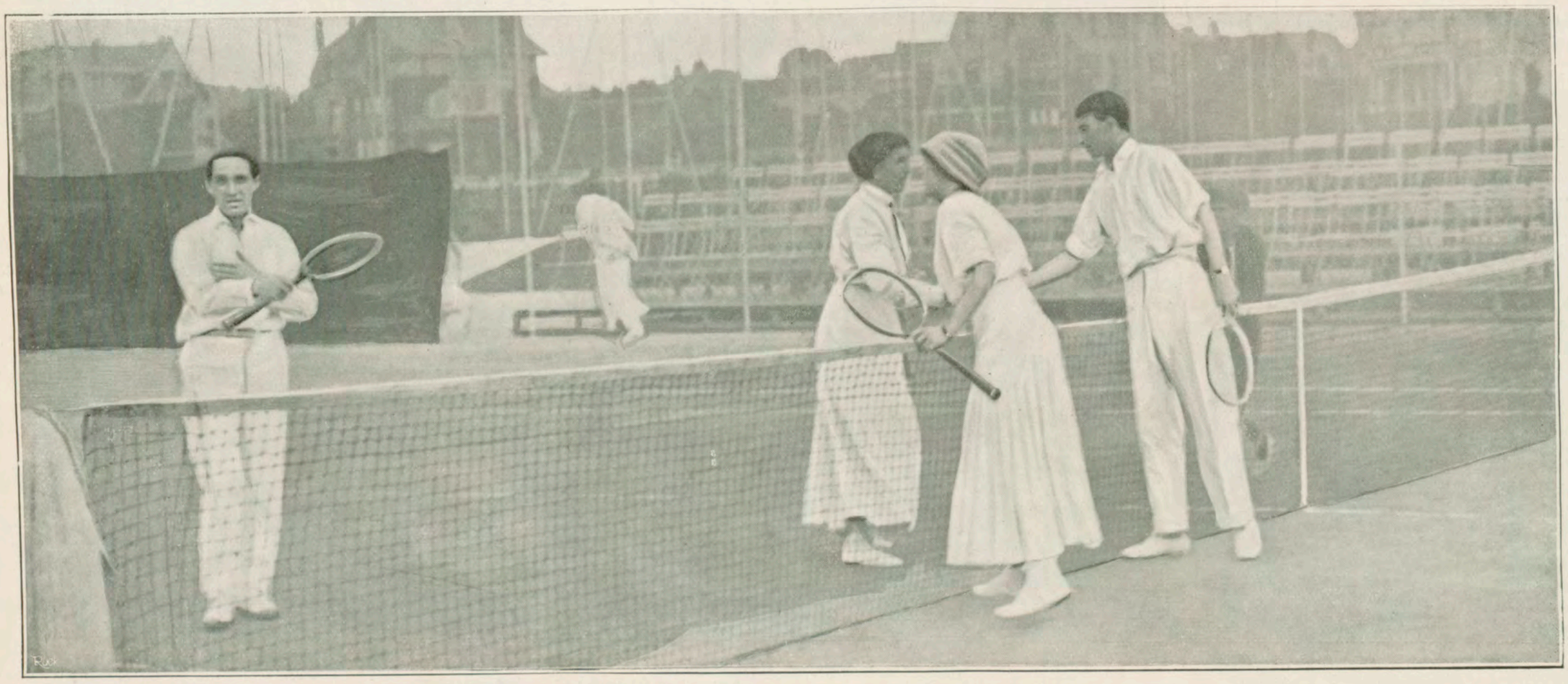
LA FINALE DU DOUBLE-MESSIEURS

Le tournoi de tennis de Deauville avait attiré les meilleures raquettes et les parties qui furent jouées mettaient aux prises les champions les plus réputés. Le championnat double-messieurs fut remporté par Laurentz et Germot (à gauche) qui triomphèrent de Max Decugis et Wilding (à droite).



LA FINALE DU DOUBLE-MIXTE

Le championnat double-mixte avait réuni dans la finale deux équipes redoutables. La victoire revint à Laurentz qui jouait avec Mlle Broquedis, la triomphatrice des Jeux Olympiques, et la meilleure joueuse de tennis actuelle, semble-t-il. Max Decugis et Mme Hillyard (au second plan) durent s'incliner devant leurs adversaires.



LES JOUEURS DE TENNIS N'ONT PAS DE RANCUNE

Après le championnat double-mixte, les adversaires se serrent amicalement la main. Mlle Broquedis et Laurentz sont félicités par Mme Hillyard. Le championnat simple messieurs était revenu à l'Australien Wilding et celui des dames à Mlle Broquedis.

ESCRIME

Les progrès de l'escrime

Il faut modifier les conditions du concours.

[Dans le rapport, présenté à l'Académie des Sports par M. Hébrard de Villeneuve, se trouve une note de J. Joseph-Renaud dans laquelle, le fameux escrimeur a exprimé ses vues personnelles sur les réformes qui pourraient être utiles à l'escrime. Il nous a semblé intéressant de publier quelques retraits de cette intéressante critique.]

Deux points semblent spécialement importants en ce qui concerne les progrès de l'escrime française :

1° LES CONCOURS

Ils ont de grands défauts; certains peu graves et dont un peu d'initiative et d'attention triompheraient aisément ; d'autres, au contraire, très sérieux; parmi ceux-ci, je citerai spécialement la monotonie de la forme, l'insignifiance des prix.

Depuis que l'escrime à l'épée a supplanté celle du fleuret, on veut toujours, quelles que soient les circonstances, organiser des épreuves *en plein air et en une seule touche.*

Certes, le but de l'escrime est de savoir, sur le terrain, donner un coup à l'adversaire sans être soi-même touché; celui qui se confinerait dans l'assaut de salle où l'on échange des coups en ne les comptant pas ou en ne comptant que le total, risquerait fort d'être inférieur à lui-même dans une affaire sérieuse.

Mais il ne s'ensuit pas que la meilleure façon de progresser, soit de toujours tirer en un, de toujours se mettre dans les conditions du duel.

Un assaut en un et, par conséquent, une épreuve composée d'assauts en un, ne peut présenter grand intérêt pour le public inexpert, parmi lequel pourtant il y a de précieuses recrues possibles pour l'escrime, et qui, en ce moment, se détourne un peu, il faut bien l'avouer, de notre beau sport.

Mais il ne tient qu'aux organisateurs, de nous faire revoir les combats mouvementés de jadis, en organisant des tournois *en salle*, sur une estrade, où les assauts *seraient de huit à dix minutes* et où, néanmoins, les touches seraient pointées valables et où l'on emploierait l'épée.

Cela n'empêcherait pas d'employer l'excellent système qu'est la « poule ». Mais, ainsi d'ailleurs que cela eut lieu pour différents tournois de fleuret, au lieu de donner la victoire au tireur le moins touché, on la donnerait à celui qui aurait encouru le moins de défaites.

Malgré tous mes efforts, je n'ai pu parvenir à faire organiser des épreuves de ce genre... on a bien essayé des systèmes, très compliqués d'ailleurs, et qui consistaient à faire tirer *sur le terrain en plusieurs touches.* Absurdité! Pourquoi se mettre dans les conditions du duel — qui sont gênantes — pour s'écarter volontairement de la principale?

Je ne saurais trop dire, d'autre part, combien est injuste le discrédit qui semble peser maintenant sur les prix en espèces pour les amateurs. Et je ne reprendrai pas non plus les arguments que j'ai déjà employés en divers articles sportifs.

Je ferai seulement remarquer que les épreuves, soit au fleuret, soit à l'épée, où les prix sont *sérieux*, présentent le plus grand intérêt. De célèbres tireurs s'y font inscrire et font parfois de longs voyages pour y prendre part. Les épreuves sont disputées avec acharnement; au contraire, lorsqu'il s'agit « d'objets d'art », le lot des concurrents est médiocre et l'ensemble des épreuves peu intéressant.

Les prix en espèces seuls promettent l'organisation de grandes épreuves. Et les grandes épreuves sont nécessaires à l'escrime si elle veut lutter avec d'autres grands sports tels que la boxe et l'aviation.

2° UNIFICATION DE LA MÉTHODE

Nous avons en ce moment deux armes et deux escrimes; rien de plus illogique et de plus nuisible.

En vain ai-je multiplié les efforts pour que les Kirchhoffer, les Rouleau, les Lucien Mérignac, les Mimiague se rallient à l'épée de combat, en adoptant les deux principes, incontestablement justes, à savoir : 1° L'emploi en salle de la même arme que sur le terrain ; 2° L'annonce égale de toutes les touches.

Considérer deux armes aussi différentes (et par conséquent appliquant une escrime différente) que le fleuret et l'épée comme pouvant être, l'une *d'étude* et l'autre *d'application*, maintenir qu'on ne doit compter les coups qu'à la poitrine et que certaines touches peuvent avoir raison et d'autres tort, constitue un évident illogisme. Que des fleurettistes déjà âgés se refusent à rien vouloir changer à un exercice et à des règles dont ils ont l'habitude, qu'ils se refusent à recommencer leur éducation d'escrimeur, rien de plus naturel. Mais les autres?...

Voici la réalité : *on ne fait plus de fleuret.* Les salles qui ne se sont pas mises nettement, résolument, à l'épée, voient diminuer sans cesse le nombre de leurs membres. Certaines sont déjà fermées. Les élèves vont dans les salles d'épée — et j'ose dire qu'ils n'y trouvent pas toujours des professeurs connaissant à merveille les ressources que l'escrime classique peut offrir à l'escrime de combat...

Si une haute initiative ne *décrète* pas l'unification de l'escrime française, si elle n'obtient pas que ceux qui furent d'admirables champions se mettent *sans arrière-pensée* à l'épée de combat, il y aura entre l'escrime de demain et celle d'hier un fossé qui ne pourra plus être comblé. La tradition sera perdue.

Il faut, non pas complètement renoncer au fleuret, mais *en adapter* toutes les ressources à l'épée.

Si l'escrime française n'est pas *unifiée*, elle perdra le résultat des efforts de six générations d'escrimeurs. Si je crois être sûr de quelque chose en escrime, c'est bien de cela.

J. Joseph-Renaud.

CYCLISME

Les rois du sprint

A propos de la victoire de Donaldson. — Les performances " evens ".

L'intérêt sensationnel du match de 100 yards qu'ont disputé, ces jours derniers, pour le titre de champion du monde, les trois plus grands sprinters de l'époque, les deux Australiens Donaldson et Postle, le Sud-Africain Walker, gagnant des Jeux Olympiques de 1908, a remis au premier rang de l'actualité, les exploits des rois de la vitesse.

Le sprinter, c'est le pur-sang. Que ce soit en vélocipédie, que ce soit en course à pied, les plus grands athlètes, ceux dont les performances et les luttes sont suivies, avec l'intérêt le plus pur, par les vrais connaisseurs, sont évidemment les coureurs de vitesse. Un coureur de fond peut avoir des tares physiques, il ne se présente pas toujours sous les dehors du bel athlète, harmonieux et complet. Le grand sprinter, au contraire, c'est toujours le pur-sang, à la fois puissant et fin, c'est l'homme, presque toujours au corps parfaitement beau, souple et bien équilibré, et dont la qualité de muscles est tout à fait supérieure.

PAUL BOURRILLON

Nul ne me contredira, parmi les vétérans du sport français, en reconnaissant que l'un des plus beaux athlètes nationaux, sinon le plus beau, qui parut chez nous, sur une piste de course à pied, fut Guy Gautier, et que le modèle du genre fut, pour les courses cyclistes, Paul Bourrillon. Or, tous deux furent justement des rois du sprint, et, probablement, chacun dans sa spécialité, le Français de la plus extraordinaire qualité qui ait jamais paru sur un de nos champs de course pédestre ou cycliste.

Aujourd'hui, le champion pédestre du sprint, le champion du monde est ce Jack Donaldson, qui vient de confirmer sa suprématie en battant, à Manchester, l'autre semaine, le Sud-Africain Walker et son compatriote et rival, l'Australien Postle.

Il s'agissait, en cette épreuve de 100 yards, du championnat du monde professionnel. L'enjeu n'était pas inférieur à 12.500 francs, et l'importance morale de la victoire était encore plus considérable, Walker, l'ancien crack amateur, étant considéré par beaucoup comme l'homme capable de détrôner le merveilleux Donaldson.

Ce championnat du monde de la vitesse se dispute, en effet, comme les championnats du monde de boxe, non en une épreuve annuelle, à peu près à date fixe, mais par voie de défis au tenant. Ce dernier doit répondre aux défis reconnus valables, c'est-à-dire émanant de coureurs dignes de le lancer, et appuyés d'un enjeu personnel qui est généralement de 100 livres (2.500 francs environ).

Il est curieux, à ce sujet, de rappeler les principaux champions du monde depuis 1880.

A cette époque, le titre était détenu par le fameux Hutchens, au sujet duquel nous aurons à revenir un peu plus loin.

Hutchens était anglais, comme Gent qui le déposséda du championnat en 1887. En 1895, nous retrouvions, comme tenant, l'Anglais A.-R. Downer qui mourait l'an dernier. Le Gallois T.-F. Keane lui enlevait le titre en 1900. Ce Keane est actuellement en Amérique, où il remplit les fonctions de coach (entraîneur) dans une grande université. Puis, nous voyions successivement réussir W. Read, en 1902, et B.-R. Day en 1904. Ce dernier, un Irlandais, est l'homme qui, après W. Long, a couvert le quart de mille le plus vite. Long fit 47 s., et B.-R. Day 47 s. 4/5.

En 1907, l'Ecossais Growcott, qui fut aussi un des meilleurs joueurs de rugby de la Northern Union devenait champion du monde.

C'est à ce moment que Postle fait son apparition. D'Australie, il vient une première fois défier Growcott, mais il succombe. Il renouvelle son défi en 1908, et cette fois, il triomphe. Mais en 1909, Postle est lui même défié par l'Américain Holway, et ce dernier enlève le titre.

Et c'est alors, qu'en 1910, Jack Donaldson entre en lice. Il s'attaque à Holway, et cela dans un match à trois demeuré fameux. Postle, en effet, était également dans la bataille qui se disputa, pour un enjeu de 15 000 francs, au stadium de Johannesburg. Le vainqueur fut Donaldson qui, du même coup, établissait le record des 100 yards en 9 s. 3/10 (le record amateur étant de 9 s. 3/5).

L'an 1912 aura vu une lutte particulièrement chaude pour le championnat du monde. En mars, en effet, Postle prenait sa revanche sur Donaldson, en Australie. Mais, toujours en Australie, Donaldson reconquérait son titre.

Et c'était enfin le grand match à trois, toujours pour le titre, à Manchester, entre Donaldson, Walker et Postle.

Walker prit le meilleur départ, mais Postle revenait très vite à sa hauteur, tandis que Donaldson, entré le moins vite en pleine action, avait environ un yard de retard aux 30 yards. A la distance, Donaldson avait toujours un désavantage de trois quarts de yard, tandis que Walker commençait à laisser Postle en arrière. Mais, Donaldson revenait comme une flèche. A 20 yards du poteau, il était à la hauteur de Walker. Et alors, il n'y avait plus de course. Le Sud-Africain était débordé et Donaldson gagnait par un yard environ.

Après la course, ce dernier déclara : « Quand à 20 yards du poteau je fus de front avec Walker, alors je fus certain que cette course était la mienne, car, toutes choses étant égales, aucun homme au monde ne peut encore me battre sur les derniers 20 yards d'une course de 100 yards. »

Les deux adversaires du vainqueur, très sportivement, reconnurent aussitôt la parfaite régularité de leur défaite.

Le temps fut de 9 s. 3/4, à plusieurs chronomètres officiels. A cet égard, les compétences d'Outre-Manche disent que c'est la première fois en Angleterre que les 10 secondes aux 100 yards, ont été battues de façon absolument satisfaisante et régulière, Donaldson ayant plutôt pris un mauvais départ. D'ailleurs, les trois hommes ayant fini en un yard 1/2, tous trois ont fait moins de 10 secondes, c'est-à-dire que leur performance fut au-dessous d' « evens ».

Ce mot d' « evens », qui n'est pas encore très connu en France, joue un très grand rôle, dans le sport pédestre de vitesse, en Angleterre, en Australie dans le Sud-Africain et en Amérique.

Il signifie très exactement qu'une performance égale, en dixièmes de secondes, le nombre de yards.

Sur 100 yards, une performance d'athlète, pour être « evens » doit être de 100 dixièmes de seconde, soit 10 secondes. Sur 100 mètres, ou 110 yards, pour faire « evens », un coureur doit faire 110 dixièmes de seconde, ou 11 secondes. C'est ainsi que Mourlon, en France, fait « evens » aux 100 mètres.

Or, dans tout le sport britannique et américain, un sprinter n'est dit champion, et son nom ne figure sur les tablettes spéciales de records et de performances, que s'il a fait une performance « evens ».

Et, très officiellement, l'homme qui ait poussé l'« evens » le plus loin, c'est-à-dire qui ait couvert le plus de yards dans le même nombre de dixièmes de seconde, est le fameux Hutchens qui couvrit à Edimbourg, en 1885, 300 yards en 300 dixièmes de seconde, soit 30 secondes. Cela vaut à Hutchens d'être demeuré dans l'histoire du sport anglais comme un homme absolument unique.

D'ailleurs, toute cette histoire du sprint vaut d'être étudiée. Et nous y reviendrons prochainement pour dire, à ceux de nos lecteurs qui peuvent l'ignorer encore, quels furent les plus grands coureurs de vitesse depuis que le sport est officiellement réglementé, et quelles furent leurs principales performances.

Il est curieux de les rapprocher de ce qu'on peut faire aujourd'hui, et, notamment, de ce que nos champions français peuvent être capables.

Géo Lefèvre.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Pourquoi les aviettes n'ont pas volé.

Dès que MM. Peugeot créèrent le prix de 10.000 francs que l'on connaît, dès que la date du 2 juin tut fixée, il ne nous restait à peu près que cinq mois pour construire un appareil. C'est peu, mais ce fut pourtant faisable.

L'appareil construit, vient le temps des essais, (ce qui est la plus importante des choses), ce temps, nous ne l'eûmes pas. Donc le résultat est sans histoire, rien ne fut pour nous, la foule sceptique, venue avec quelque espoir, s'en va déçue, et ne croyant pas à la possibilité de bons résultats. Inutile ici de rappeler ce que fut le début de l'aviation, ce fut identique. D'un autre côté, un vent violent rendait très difficiles les épreuves, mais j'estime que ce n'est pas la cause principale de cette déroute, si déroute il y a.

Aucun appareil n'était au point, aucun essai ne fut effectué; très peu, dans la conception de leur appareil, avaient apporté ce qui est nécessaire, ils n'avaient pas travaillé dans l'aviation, et ne s'occupaient pas plus de la courbure, du dièdre des ailes, etc... Or, avant de construire, il faut raisonner, étudier, et l'appareil sorti de tous ces calculs, sera plus apte à réussir.

L'aviette que j'ai montée, a paru, aux dires des intéressés, avoir une première chance, l'inclinaison, la position, la surface de mes ailes, taisaient que l'on me donnait comme favori. Un stupide accident m'a empêché de faire quelque chose; une aile brisée ne me permettait pas, avec la réparation de fortune, de me risquer plus que je ne l'ai fait. Malgré cela, d'après les études faites, j'ai reconnu l'inutilité de l'hélice, (pour le début de l'aviette), car l'hélice opposait une trop grande résistance au départ. J'ai aussi reconnu l'insuffisance de surface des ailes, et surtout la mauvaise façon de les placer.

Pour s'élever, il faut de la vitesse, et pour en avoir, il ne faut pas de résistance à l'avancement. Supprimez donc l'incidence des ailes qui devront être gauchissables, mettons à l'avant de notre aviette, la même surface qu'à l'arrière, en leur donnant un écartement calculé. Ce qu'il faut comme surface portante : avec 25 mètres carrés cela suffira, pas de queue, beaucoup trop encombrante et inefficace.

Quand à, comme le demande M. Merlin, donner à une maison d'aviation la mission de mener à bien l'idée de l'aviette, c'est une erreur.

Certaines maisons ont, le 2 juin dernier, présenté des appareils, ils ont été comme les nôtres, ils sont restés en bas.

Que tout le monde s'en occupe sans faiblir, et avec un peu de travail raisonné, au mois d'octobre, le sourire de toute une foule se changera en un geste de stupeur pour être ensuite un cri d'admiration.

VICTOR LAMOTHE,
engagé prix Peugeot n° 15,
Membre du Club de l'Aviette.

La vitesse en aéroplane.

Roland Garros faisait paraître dans la *Vie au Grand Air* du 17 août dernier, un très intéressant article sur l'aviation. Cependant, une opinion qu'il y a émise m'a rendu quelque peu sceptique: « Quand à la vitesse, dit l'éclectique aviateur, c'est de la pure inconscience de soutenir qu'elle est facteur de sécurité; elle est évidemment et incontestablement un danger ».

Jusqu'ici, j'avais toujours cru que la vitesse était un élément de sécurité.

En effet :

La stabilité en aéroplane est fonction de trois facteurs :

1° La vitesse du vent ;

2° Le gauchissement ;

3° La vitesse propre de l'appareil.

1° Il faut qu'on arrive à voler par tous les temps. On doit donc combiner le gauchissement et la vitesse de telle sorte que la résistance *possible* d'une des ailes de l'aéroplane *soit toujours plus grande que celle du vent*, car le seul moyen d'en triompher, c'est d'être plus fort que lui.

Et, comme on ne peut pas le modifier à sa guise, nous pouvons le considérer comme facteur invariable.

2° Il y a alors le gauchissement. D'un coup de volant, le pilote peut rendre la déformation maximum. Comme actuellement il n'y a aucun autre procédé de redressement en vue, et que celui-ci ne peut pour ainsi dire plus être perfectionné, nous pouvons également le poser invariable.

2° Deux facteurs sur trois dont la stabilité est fonction sont invariables. Celle-ci dépend alors du troisième, c'est-à-dire de la vitesse.

Donc la vitesse est un élément de stabilité, partant de sécurité.

Reste à voir comment l'obtenir.

Deux manières — diminuer l'incidence et réduire la surface portante — sont employées bien à tort, comme nous allons le voir, par certains constructeurs (je parle évidemment de leur emploi abusif, inconsidéré).

Dans le premier cas, l'aéroplane éprouve des difficultés au départ, il lui faut une longue piste de lancement. Viennent des ratés de moteur, il doit brusquement atterrir, à une rapidité vertigineuse... et, trop souvent, c'est le capotage.

Dans le second cas, l'aéroplane ne peut être bon planeur ; il n'emmène qu'une faible charge utile; une panne lui est presque toujours fatale, occasionnant une chute grave. La vitesse, obtenue d'une de ces façons, est évidemment très dangereuse. Et si c'est là ce que veut dire M. Garros, il a parfaitement raison, mais il aurait dû faire une restriction.

Car la vitesse, obtenue par l'excédent de puissance motrice, permet de s'élever en quelques mètres, de gagner rapidement une grande hauteur, de braver les remous, la pluie, le vent, la tempête. Et l'atterrissage, m'objecterez-vous ?

Mais, qu'il soit fait avec un 50 ou un 150 chevaux, du moment que vous prenez la précaution de couper l'allumage, c'est absolument la même chose ; ce n'est pas la différence de poids qui pourra vous gêner.

Il me semble qu'on voit, par cette courte étude, que la vitesse est l'avenir de l'aviation et qu'elle supprime presque le danger.

Il est peut-être téméraire de ma part d'oser contredire le meilleur aviateur actuel du monde; j'espère qu'il ne m'en voudra pas, mais, qu'au contraire, il me répondra dans un prochain article.

FRANZ LACROIX,
Rue Saint-Jacques, n° 6, Liège, Belgique.

QUESTIONS NOUVELLES

L'avantage des monoblocs.

Pourquoi réserve-t-on les moteurs monoblocs aux petites puissances seulement ? Quels sont les avantages et inconvénients des monoblocs et des cylindres jumelés.

LOSSI, *à Rouen.*

Et les six roues ?

Que sont devenues les voitures à six roues ? Ont-elles échoué ? Pourquoi ?

UN CURIEUX.

Pour utiliser le benzol.

Quelle modification faut-il apporter à un carburateur (12 HP) pour pouvoir employer sans inconvénient le benzol ?

GUYET, *à Niort.*

Servons-nous de l'eau !

L'injection d'eau dans le cylindre, peut-elle procurer quelques avantages ? Quels avantages ? Pourquoi ne l'applique-t-on pas ?

ROMANET,
Rue de Chantilly.

Monsieur Trick.

Je n'ai pas trouvé dans votre avant-dernier numéro de la Vie au Grand Air *la solution exacte du problème que je vous avais posé : je voudrais savoir pourquoi les balles de tennis, lancées horizontalement dans l'air, ont une trajectoire qui s'infléchit plus vite sur le sol, quand elles tournent rapidement sur elles-mêmes autour d'un axe horizontal perpendiculaire à leur trajectoire, que quand elles n'ont pas ce mouvement de rotation.*

Votre lecteur, au contraire, me dit que « tant que la balle est dans l'air, sa rotation n'influe pas sur son mouvement de translation » ce qui est certainement faux (vous n'avez qu'à observer la trajectoire d'une balle coupée).

Veuillez croire, Monsieur, à mes sentiments distingués.

UN ABONNÉ.

Monsieur,

Passionné pour les choses de l'aviation, bien que modeste propriétaire, je ne puis résister au désir de vous soumettre une idée relative à l'atterrissage des aéroplanes.

La voici : Ne serait-il pas possible de construire des hélices dont les pales seraient mobiles (genre persiennes) et dont le pilote pourrait faire changer le pas de l'avant à l'arrière par une manœuvre progressive ad hoc *combinée avec le levier de profondeur.*

Résultat : au moment d'atterrir, l'hélice, agissant en arrière, freinerait fortement sur l'air et arrêterait complètement l'appareil préalablement relevé.

J. VILLA.

Nous donnerons dans notre numéro du 5 octobre les réponses à ces questions.

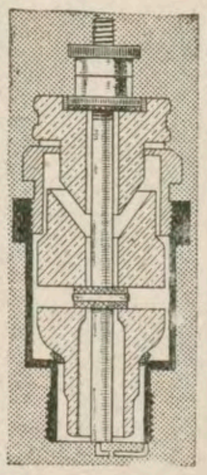
TRICK.

INVENTIONS NOUVELLES

La dernière création « Bougie Pognon », pour magnétos et moteurs à haut rendement.

Que pouvait-on faire de mieux que la bougie Pognon ? Rien !

Seulement, une nouvelle et simple disposition brevetée des électrodes résoud tous les problèmes d'étincelle constante et parfaite, à peine solutionnée et d'une façon si compliquée, par d'autres fabricants de bougies.



LA BOUGIE POGNON (VUE EN COUPE)

La bougie Pognon Ltd est restée fidèle au principe d'éviter les électrodes de masse multiples, et nous sommes heureux d'apprendre au public la façon élégante avec laquelle le problème a été résolu.

La porcelaine tubulaire et formant double vide annulaire est maintenue. Les crasses d'huile ou de carbone viennent se brûler sur les extrémités annulaires en porcelaine amincie lorsqu'elles sont surchauffées par l'explosion.

N'ayant qu'une électrode de masse dans les modèles AC et C, la porcelaine, ainsi bien exposée à la flamme, se nettoie automatiquement et maintient l'isolement parfait entre l'électrode centrale et la masse, le seul facteur à considérer.

La nouvelle et simple disposition brevetée des électrodes en V, donne tous les avantages que l'on pourrait espérer : résistance à l'usure tout en donnant une *grosse* étincelle et *concentrant toute* la chaleur et l'intensité en un seul point, tout en faisant développer une lame de feu unique allant en diminuant ou en augmentant suivant la vitesse du moteur.

Au point rapproché, il y a une faible résistance électrique et le départ et le ralenti sont ainsi facilités à faible vitesse et sans raté, le mélange gazeux étant toujours facilement allumé.

LA BOUGIE POGNON (VUE EN DESSOUS).

Afin de diminuer encore l'usure et d'augmenter la durée des électrodes du type AC qui sont ordinairement faites en fil très fort, nickel pur, on les a faites en *platine pur* dans le *type C*.

Ainsi, les risques d'auto-allumage par l'incandescence, l'usure rapide ou forte, le court-circuit par globules de carbone, la multiplicité des électrodes, tous ces désagréments sont ainsi évités.

La disposition intérieure brevetée, déjà bien connue dans le monde entier, n'a pas changé : la bougie est toujours faite en trois porcelaines permettant les dilatations et les contractions répétées que subit une bougie sous l'influence de la chaleur intense ou du refroidissement du moteur.

Ces nouvelles bougies sont, comme toujours, montées avec le plus grand soin par des ouvriers très expérimentés et les bourrages sont faits, non pas au moyen d'un sertissage à la machine, désavantageux à l'étanchéité et aux risques de casse, mais au moyen d'un écrou serrant à la main au maximum les bourrages et les joints. Ce procédé est plus coûteux, mais d'un rendement bien supérieur et n'a été maintenu qu'après avoir répudié le sertissage pour ses nombreux défauts.

En considération des différents types de moteurs actuellement sur le marché, la Société B. P. Ltd fait des modèles à culots longs ou à filets longs, également aux pas de 21 millimètres (américain), 24 millimètres, etc.

En outre, la Société B. P. Ltd a mis sur le marché un article que les yachtsmen apprécieront beaucoup, c'est à-dire un capuchon pour bougies sur canots automobiles, évitant ainsi les court-circuits provoqués par l'eau qui viendrait tomber sur les bougies.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

De la responsabilité des Sociétés sportives.

(Suite).

II. — Voici maintenant un jugement qui pose d'intéressants principes en matière de football. L'Association Amicale des Ecoles laïques de Saint-Pierre-les-Elbeuf avait organisé un match entre ses propres membres et un groupe de soldats du 74e de ligne ; et, au cours dudit match, un des pupilles de cette Association, âgé seulement de treize ans, Maurice Avisse, avait reçu, d'un des soldats, un coup de pied qui l'avait tué.

Le père de la jeune victime assignait alors l'Association en dommages-intérêts, en lui reprochant, comme faute, d'avoir fait jouer son fils dans un match auquel les soldats du 74e de ligne « participaient avec leurs souliers règlementaires garnis de clous », et il offrait de prouver ce fait par la voie de l'enquête judiciaire.

Le tribunal de Rouen l'ayant autorisé à faire cette preuve, l'Association interjeta appel en soutenant qu'un tel fait ne saurait être considéré comme constituant une faute de nature à engager sa responsabilité; mais par arrêt du 18 octobre dernier la Cour de Rouen confirma le jugement en s'appuyant sur les motifs suivants.

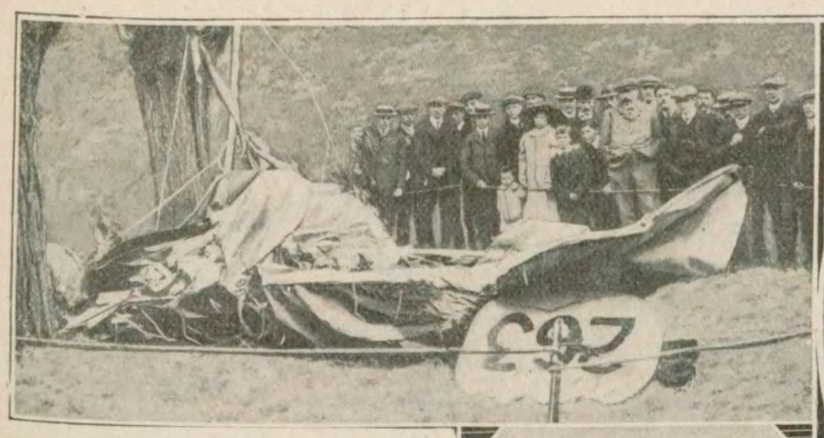
« Attendu que le jeu dit du « football » est au nombre des sports athlétiques qui, par leur nature même, imposent ceux qui s'y livrent à certains risques; que pour cette raison, en même temps que pour s'assurer toutes les chances du succès, on a coutume de composer des équipes homogènes comprenant des joueurs présentant à un degré suffisant, sinon tout à fait égal, les mêmes conditions de force, d'endurance physique et d'entraînement; qu'il y avait, par suite, quelque imprudence de la part des membres de l'Association chargés d'organiser les jeux, à laisser un enfant de treize ans, simple pupille de l'Amicale, se mesurer avec l'équipe d'un régiment, surtout s'il était établi que le jeune Avisse, qui n'était pas muni de jambières, s'est trouvé exposé aux coups d'adversaires porteurs de chaussures garnies de clous dont l'usage est considéré comme dangereux et interdit par le règlement de l'Union des Sociétés françaises de sports athlétiques (art. 973), règlement qui d'ailleurs a servi de modèle à tous ceux de football association ;

Attendu qu'il paraît difficile d'admettre qu'en acceptant Maurice Avisse comme pupille, l'Amicale des Ecoles laïques n'a pas contracté à l'égard des parents du mineur certains engagements et notamment celui d'éviter de faire participer l'enfant qui lui était confié à des sports entraînant certains risques dans des conditions d'inégalité qui ne lui assuraient pas une suffisante sauvegarde et avec une absence de précautions qui devait l'exposer à un accident mortel...

En vain dans ce procès l'Association Amicale avait-elle essayé aussi de soutenir que la responsabilité de l'accident causé par un soldat du 74e de ligne devait remonter au chef de corps, la Cour a refusé d'adopter ce système, les parents de la victime et le chef de corps étant toujours restés étrangers l'un à l'autre et aucun lien de droit n'existant entre eux.

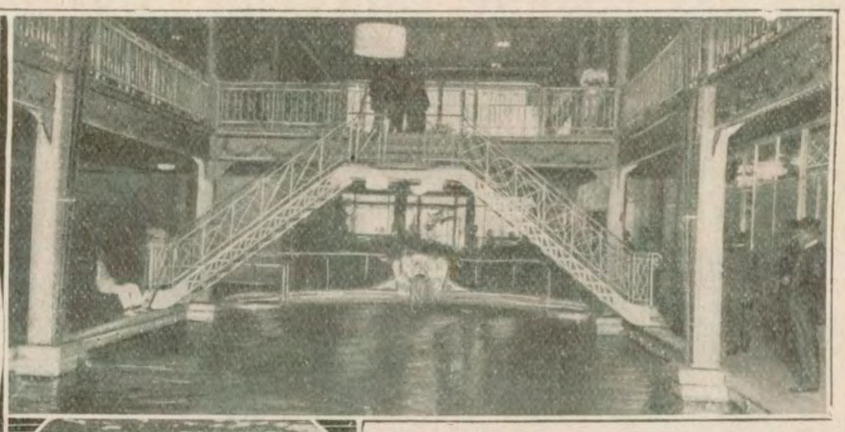
J. IMBRECQ.
avocat à la Cour d'appel de Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



Appareil des aviateurs anglais Hottchiss et Baddington qui se tuèrent près d'Oxford.

Au cours des championnats d'Ecosse, Mac Combie Smith s'attribua la victoire dans le lancement du poids.



L'Automobile-Club de France a inauguré, dernièrement, dans ses nouveaux locaux, une luxueuse piscine.

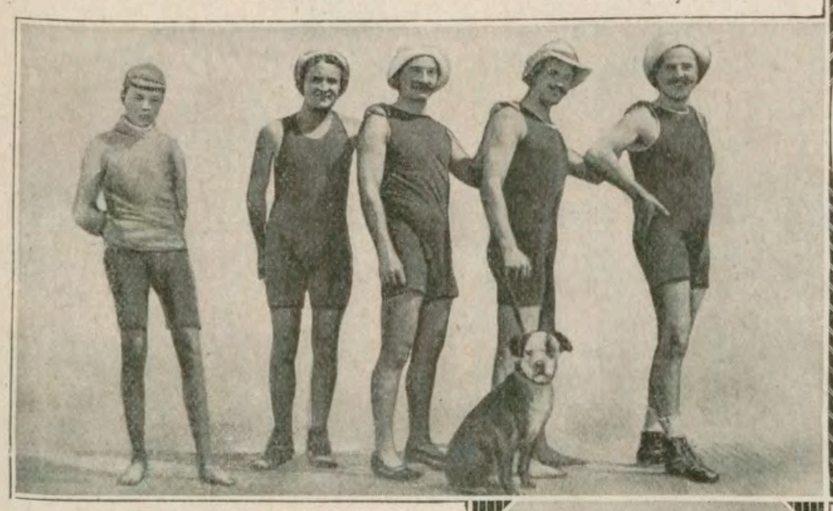
A Berlin, Hourlier s'attribue facilement le Grand Prix cycliste de Berlin de vitesse.

M. Moreau, de Nantes, gagne le raid monté de 245 kilomètres en trois jours.

Mlle Villemer gagne, à St-Sébastien, la course de 5 milles en mer, en 3 h. 17 m

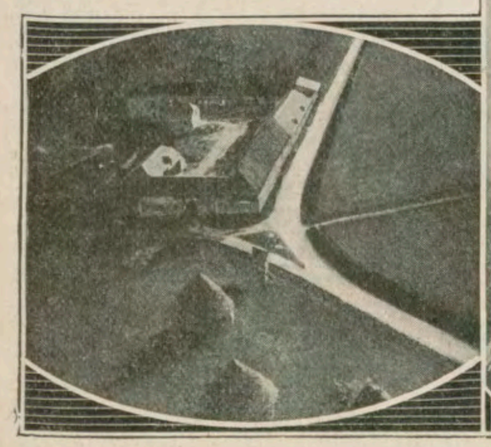
Le lieutenant Morrizo, chef de l'aviation à Tripoli, victime d'une panne de moteurs, fut pris par les Turcs.

Mackensie, au cours des championnats d'Ecosse, s'est de nouveau attribué la victoire dans le lancement du marteau.



A Alexandrie, l'équipe du Club Nautique Français vient de gagner la course en yole de mer à 4 rameurs.

Le boxeur Bombardier Wells, champion d'Angleterre poids lourds, vient d'épouser miss Ellen Kilroy.



Au meeting de Spa, on se livra à d'intéressantes expériences de photographies prises en cerfs-volants, elles furent concluantes.

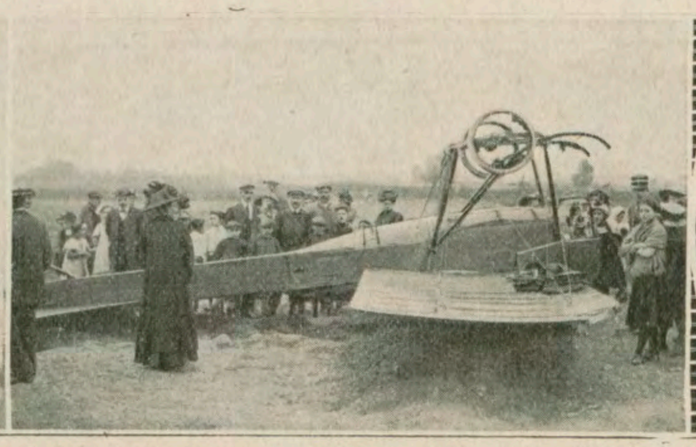
Mlle Edmée Gluck est la seule femme qui ait réussi, cette année, la périlleuse ascension du Mont-Cervin.

Mme Pallier, une nouvelle aviatrice qui fut très souvent passagère, détient le record du voyage féminin : Villacoublay-Orléans-Chartres et retour.

Au meeting de Spa, des expériences de trains de cerfs-volants montés ont donné d'excellents résultats.

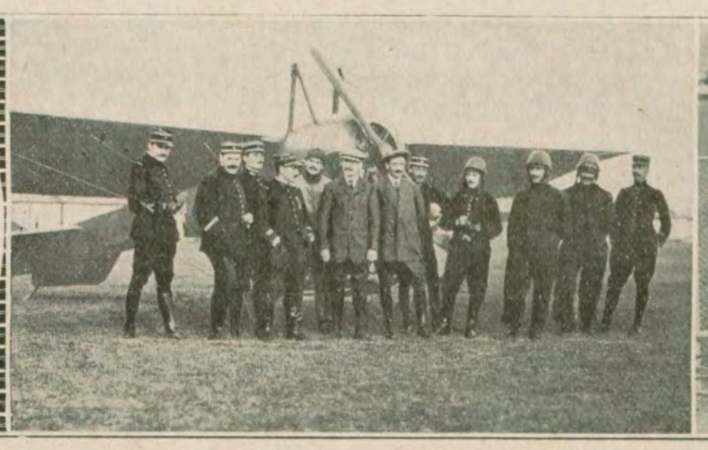
En souvenir du lieutenant Byasson, premier officier de marine aviateur, un monument a été élevé à Coignères, où il se tua en service commandé.

Coat vient de gagner le championnat de la marine du saut en hauteur avec élan.



Au cours des manœuvres de l'Ouest, le lieutenant Benoît fit, en atterrissant, une chute heureusement peu grave, malgré un capotage complet, ainsi que le prouve la position de son appareil

Wrobel, du Club-Nautique de la Marne, vient de gagner le Prix Wirla.



A Bétheny, l'école militaire Deperdussin vient de recevoir de nouveaux officiers qui font leur apprentissage de pilotes sous la direction des aviateurs civils et des officiers déjà brevetés.

La femme du boxeur Jack Johnson s'est suicidée, à New-York.

HIPPISME

Le Saint-Leger

Particularités sur le pedigree du vainqueur.

Il est véritablement curieux de constater les liens de différentes sortes qui rattachent au turf français les héros des trois épreuves classiques anglaises de cette année.

La mère de Tagalie, la gagnante du Derby, est née en France par le Sancy et The Other Eye, cette dernière ayant été, il est vrai, importée d'Angleterre.

Pour Mirska, la gagnante des Oaks, si sa naissance est purement anglaise, elle appartient, du moins, à un propriétaire français, M. Jean Prat, et sa mère, achetée en même temps qu'elle aux ventes de Newmarket, fonctionne déjà en France depuis trois ans.

Quant à Tracery, le récent vainqueur du Saint-Léger, son propriétaire est le grand éleveur américain, M. Belmont, dont les couleurs ont si bien débuté en France depuis l'an dernier et qui fait courir de l'autre côté du détroit depuis plus longtemps. Le père de Tracery, Rock Sand, est né en Angleterre chez Sir James Miller; il y a remporté notamment les Deux Mille Guinées, le Derby et le Saint-Léger, avant d'être exporté en Amérique comme étalon. Enfin, la mère de Tracery, Topiary, est née, elle aussi, en Angleterre; mais elle est fille de Plaisanterie, la fameuse pouliche française, qui se rattache à une souche acclimatée pendant de longues années dans notre pays.

Elle remonte à une fille de Whisker, nommée Ada, qui est née, en 1824, en Angleterre, et a été importée, en 1829, en France, où elle a fondé une famille imposante par le nombre, aussi bien que par la qualité. Cette Ada compte, en effet, parmi les poulinières figurant au dernier volume du Stud Book français, 113 descendantes en ligne directe. Sa fille, Poetess, par Royal Oak, a remporté le Prix du Jockey-Club en 1841; Poetess a donné, en 1848, avec Master Wags, Hervine, qui a gagné le Prix de Diane et le Prix du Cadran; en 1857, Hervine a eu, avec Fitz Gladiator, Mon Etoile, qui s'est adjugé le Grand Prix de Bade et le Gladiateur. Cette souche glorieuse a abouti, par l'intermédiaire de la Dorette et d'une nouvelle Poetess, à Plaisanterie, la gagnante du Grand Prix de Bade et l'héroïne du fameux double event du Cesarewitch et du Cambridgeshire.

Plaisanterie a été exportée en Angleterre pour sa carrière de poulinière. Elle y a produit, en 1890, avec Saint Simon, Childwick, qui, importé en France en 1902, a brillamment fonctionné comme étalon jusqu'à sa mort survenue en 1909. Elle a eu enfin en 1901, avec Orme, Topiary, qui a été exportée en 1906 aux Etats-Unis où elle devait être saillie en 1908 par Rock Sand, alliance qui a donné comme résultat Tracery, le vainqueur du Saint-Léger.

Tracery se rattache donc à l'une des meilleures souches de la famille 19, famille dont les représentants se font surtout remarquer par leur aptitude à tenir la distance. Ses liens avec cette famille sont d'ailleurs encore resserrés par ce fait que son arrière-grand'mère, Poetess, possédait un inbreeding très rapproché sur l'ancienne Poetess de 1838, représentante, elle aussi, de la famille 19; en outre, Vedette, qui appartient, à cette même famille, figure deux fois dans son pedigree comme ancêtre à la cinquième génération.

Tracery avait ainsi toutes raisons pour affirmer sa qualité sur la longue distance : il l'a nettement prouvé en menant de bout en bout les 2.950 mètres de l'épreuve et en désorientant tous ses concurrents par la sévérité de son train.

Son pedigree présente une autre particularité très intéressante. L'affinité du sang de Plaisanterie avec celui de Saint Simon avait été démontrée par l'exemple de Childwick. Or, Topiary était déjà issue de l'union de ces deux sangs; car son père Orme est fils d'Angelica, une propre sœur de Saint Simon. Mais cette union a été encore renforcée dans le croisement de Topiary avec Rock Sand, dont la mère Roquebrune est une fille de Saint Simon.

Et, ce qu'il y a de très curieux, c'est que nous retrouvons là précisément la combinaison sur laquelle j'ai, ici-même, attiré l'attention, il y a peu de temps, lorsque j'ai fait ressortir la similitude existant entre les pedigrees de Floraison, de Qu'Elle est Belle II et de Gorgorito.

Dans ces trois cas déjà signalés, comme dans le cas qui nous occupe, la caractéristique dominante est l'inbreeding sur Saint Simon, inbreeding excessivement rapproché, puisqu'il est à deux générations libres chez Tracery, chez Gorgorito et chez Qu'Elle est Belle II et à trois générations libres chez Floraison.

Il me reste encore à montrer que le pedigree de Tracery est soutenu du côté maternel par des inbreedings excessivement rapprochés: le père de Plaisanterie, Wellingtonia, possède un inbreeding à une génération libre sur Pocahontas et un autre à deux générations libres sur Touchstone; quant à la mère de Plaisanterie, Poetess, elle comporte, comme je l'ai déjà indiqué, un inbreeding à trois générations libres sur l'ancienne Poetess.

Nous avons parlé de Rock Sand à propos des performances de sa fille Qu'Elle est Belle II; la victoire de son fils, Tracery, attire à nouveau l'attention sur cet étalon, qui va, paraît-il, être importé en France. Ce serait une heureuse acquisition pour notre élevage. Il semble qu'il ait toutes chances de continuer en notre pays la glorieuse carrière qu'il a affirmée en Amérique. Nous avons vu déjà d'excellents résultats obtenus par des sires se rattachant à la même souche maternelle : c'est ainsi que Gallerte était fils de Saint Marguerite, la grand mère de Rock-Sand; Le Var, lui aussi, est fils de Saint Marguerite.

Cette constatation nous amène à signaler un étalon importé en France depuis peu par les haras nationaux : je veux parler de Royal Dream, dont les produits, qui débutent cette année, nous ont déjà montré en Dauni et en La Diane deux performers honorables.

Son pedigree présente de nombreux traits de ressemblance avec celui de Rock Sand : sa grand mère, Héloïse, est la propre sœur de Saint Marguerite, la grand mère de Rock Sand; Saint Simon est son grand père paternel alors qu'il est le grand père maternel de Rock Sand.

Voici d'ailleurs, pour mieux faire ressortir la similitude, le relevé des inbreedings que comporte chaque pedigree, le chiffre précédant le nom de l'ancêtre commun indiquant le nombre de générations libres et par conséquent le degré de rapprochement de l'inbreeding :

Rock-Sand	Royal Dream
4 Stockwell	5 Newminster
5 Newminster	6 Stockwell
6 Pocahontas	6 Pocahontas
7 Volley-Voltigeur	7 Ion
7 Touchstone	7 Touchstone

En outre, Royal Dream est fils de Persimmon, qui a déjà été très heureusement représenté en France par son fils Plum Centre.

Il y a là une réunion de gages de succès : il est permis cependant de regretter que cet étalon ait été envoyé au dépôt de Tarbes; car on peut craindre qu'il n'ait pas à sa disposition le choix de poulinières sélectionnées auxquelles il aurait droit.

RENÉ RIONDET.

Les cavaliers vont au Bois

Mais ils sont souvent imprudents.

Nous arrivons à l'automne sans avoir connu l'été et le Bois a pris, ces dernières matinées que la pluie épargna, l'aspect qu'on est accoutumé à lui voir en octobre. Les allées cavalières, que le soleil ne dessécha pas, sont excellentes et si les officiers, toujours si nombreux, qui viennent y galoper leurs chevaux, le matin, se sont vus obligés de les déserter, appelés qu'ils étaient aux manœuvres de l'Ouest, l'élément civil est largement et excellemment représenté.

Une constatation s'impose, d'ailleurs. Que l'équitation ait fait d'énormes progrès, c'est ce dont personne ne doute; qu'elle ait fait aussi de nouvelles recrues, il suffit de voir l'animation actuelle du Bois, pour s'en convaincre. Mais il n'en reste pas moins que, sans doute parce que les nouveaux adeptes n'ont pas eu le temps de se perfectionner dans la science du cheval, on assiste, de temps à autre, à certaines pitreries. C'est ainsi que, lundi matin, un cavalier encore inexpérimenté, mais courageux cependant, vida si soudainement les étriers, au saut d'une haie, qu'il retomba, sans souplesse, de l'autre côté de l'obstacle, en assez piteux état. La monture s'était arrêtée brusquement devant la haie; son cavalier n'avait, d'ailleurs, fait aucun effort pour enlever sa tête et le comique de la chute lui valut les rires ironiques de quelques promeneurs matinaux.

Il est aussi des cavaliers imprudents qui galopent, à toute allure, dans l'allée des Acacias, sans grand souci des accidents possibles aux croisements de route.

Quelques inattendues apparitions d'autos, débouchant à toute allure et qui les frôleront ou ne s'arrêteront qu'à grands renforts de freins, leur donneront une salutaire leçon. Ils y gagneront en prudence; par là, ils se sentiront plus en sûreté.

RENÉ BIERRE.

La réouverture de Longchamp

Le Prix Royal Oak, l'Omnium, le Prix de Sablonville.

Le Prix Royal Oak, disputé à Longchamp sur la distance du Grand Prix, apparaît tout naturellement comme sa contre-épreuve. En fait cependant, le gagnant de notre grande épreuve internationale en est le plus souvent absent, et c'est le cas cette année pour Houli, ou, il s'y fait battre quelquefois, comme par exemple, il y a quelques années, Verdun. Depuis trente ans, on ne trouve sur la liste des gagnants du Prix Royal Oak que deux gagnants de Grand Prix : le Roi Soleil et Perth. Mais les seconds de la course du mois de juin y sont en plus grand nombre : on trouve sur le palmarès les noms de Combourg, Reinhart, Clyde, Champaubert, Pourtant. Si, d'autre part, on confronte la liste des gagnants du Royal Oak avec celle du Derby, on fait à peu près les mêmes constatations. Il n'y a, depuis trente ans, que quatre gagnants du Prix du Jockey-Club qui aient également gagné le Royal Oak : Maintenon, Perth, Champaubert, Chêne Royal, et trois qui, seconds dans la première de ces courses ont pris la première place dans la seconde : Clyde, Macdonald II, Archiduc. Notons enfin, pour clore notre statistique que durant la même période, le Royal Oak a été gagné sept fois par des pouliches, et que quatre d'entre elles avaient précédemment gagné le Prix de Diane : Médeah, Clyde, Bavarde et Stockholm.

M. SAN MIGUEL, PAR SEM

Gorgorito, comme tous les concurrents en vue du Royal Oak de cette année, avait disputé le Grand Prix. Il avait même disputé aussi le Prix du Jockey-Club. Les parieurs l'ont laissé partir dans la grande course de Longchamp à 136/1, dans celle de Chantilly à 153/1, et la façon dont il s'est comporté dans l'une et l'autre a largement justifié leur dédain. Nous avons, le mois dernier, à propos de la victoire du poulain de M. San Miguel dans le Grand Prix de Deauville, rappelé toute sa carrière, sa première victoire remportée péniblement sur Golden et Antonello, le 16 juillet, à Compiègne et son succès dans le Grand Prix d'Ostende qui, dix jours après, le révéla.

C'est un cas unique que celui d'un poulain, battu à deux ans et à trois ans dans les sociétés fort ordinaires, ayant fourni pendant les quatre premiers mois de sa campagne de trois ans, onze courses sans succès, et du rang très modeste qu'il avait occupé jusqu'en juillet, s'élevant brusquement au premier. Qui eut pu croire, qu'après tant de tâtonnements, la recherche du crack de l'année nous mènerait à Gorgorito? Car c'est entre lui et Houli que se place aujourd'hui la suprématie : il a battu Amoureux III d'aussi loin et aussi facilement que l'avait fait Houli dans le Grand Prix, et il a même, sur le poulain de M. Fould, l'avantage d'avoir confirmé sa performance. Gorgorito, même, durant sa dernière période, la seule qui compte, a eu, comme presque toutes les grands gagnants de l'année, sa défaillance. Après sa victoire d'Ostende, il a échoué dans le Grand Prix de Vichy gagné par Prédicateur, et à Deauville dans le Prix Florian de Kergorlay où Saint-Ange III était loin devant lui. Mais il a fourni depuis, à un mois d'intervalle, dans le Grand Prix de Deauville, et dans le Prix Royal Oak deux performances d'une parfaite concordance, battant les deux fois, de la même façon, Amoureux III. Poulain régulier, un des rares qui puisse cette année fournir une base sérieuse à un classement.

Nous avons constaté et avec plaisir, que notre vieil Omnium éveille toujours une curiosité particulière. On y voit encore des chevaux soigneusement affutés, tels Le Municipal qui a, dimanche, battu Tripolette. C'est la seizième fois depuis vingt ans que l'Omnium est gagné par un trois ans. Tripolette, qui avait gagné la même course l'an dernier avec 52 1/2, n'a pas été bien loin de renouveler son succès avec 62.

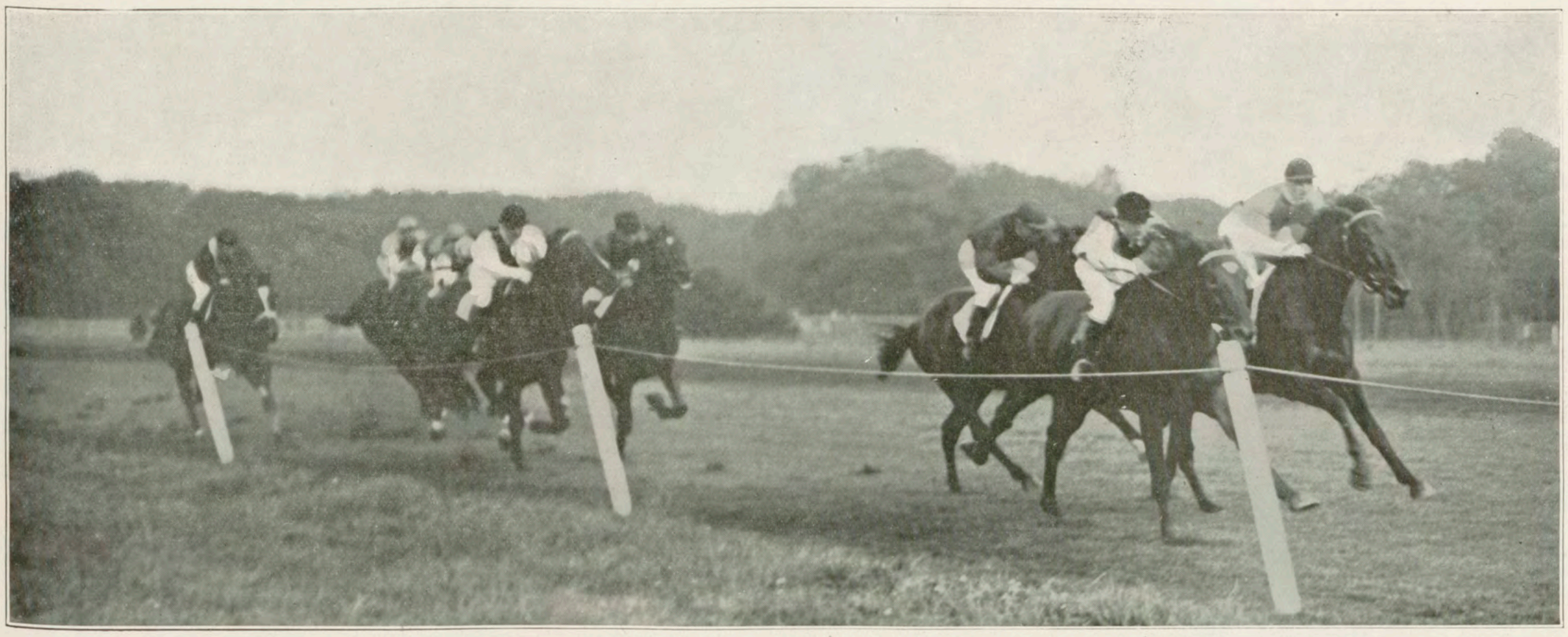
Le Prix de Sablonville est revenue à Sweetness, une pouliche sur laquelle son écurie ne semblait pas faire grand fond, mais qui a battu deux poulains très estimés dans la leur, Sans le Sou et Roi de l'Or. La gagnante s'est comportée en pouliche froide, mais tres courageuse et très tenace.

STUART.

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP

LE PRIX DE SABLONVILLE (10.000 fr. 1.100 m.). Longchamp, 15 septembre. — A l'entrée de la ligne droite.

Dix-huit deux ans débutaient dans le Prix de Sablonville. C'est une fille de Maintenon, Sweetness, à M. W.-K. Vanderbilt, qui l'a emporté de peu — une tête — sur Sans le Sou, au baron Ed. de Rothschild, après une lutte magnifique.



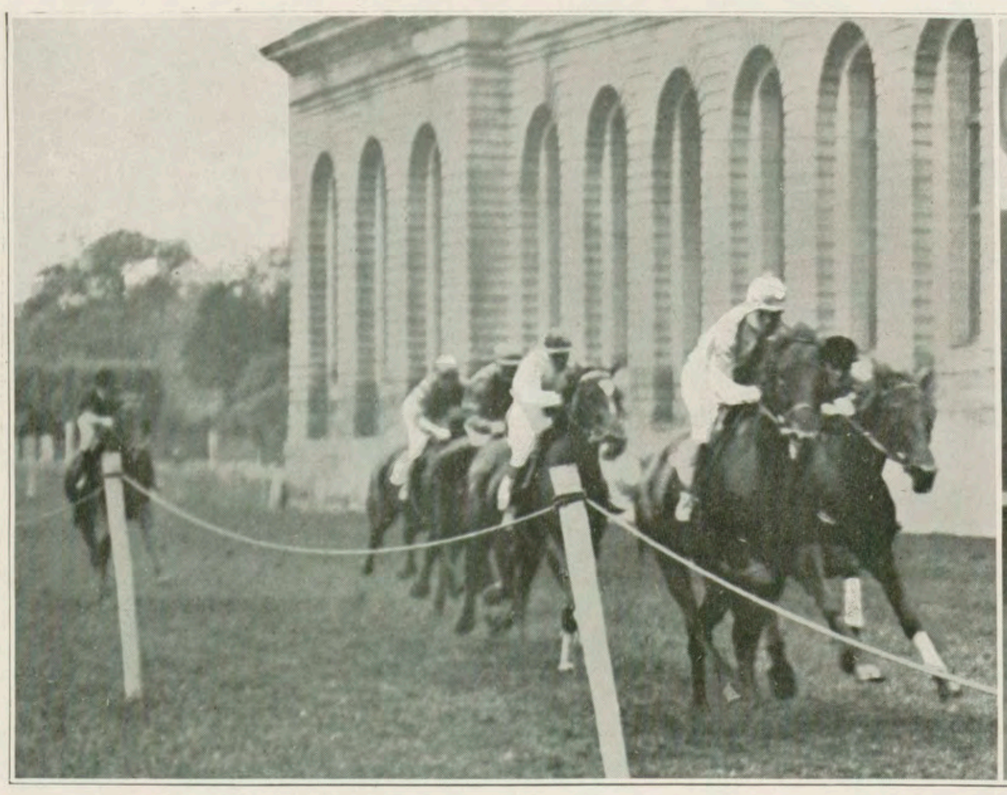
LE PRIX ROYAL-OAK (50.000 fr. 3.000 m.). Longchamp 15 septembre. — Un passage.

Gorgorito a confirmé, dans cette épreuve, sa victoire de Deauville. Le poulain de M. San Miguel y a battu Amoureux III, comme il l'avait battu dans le Grand Prix et a pris sa revanche de Saint Ange III, derrière lequel il avait succombé dans le Prix Florian de Kergorlay.

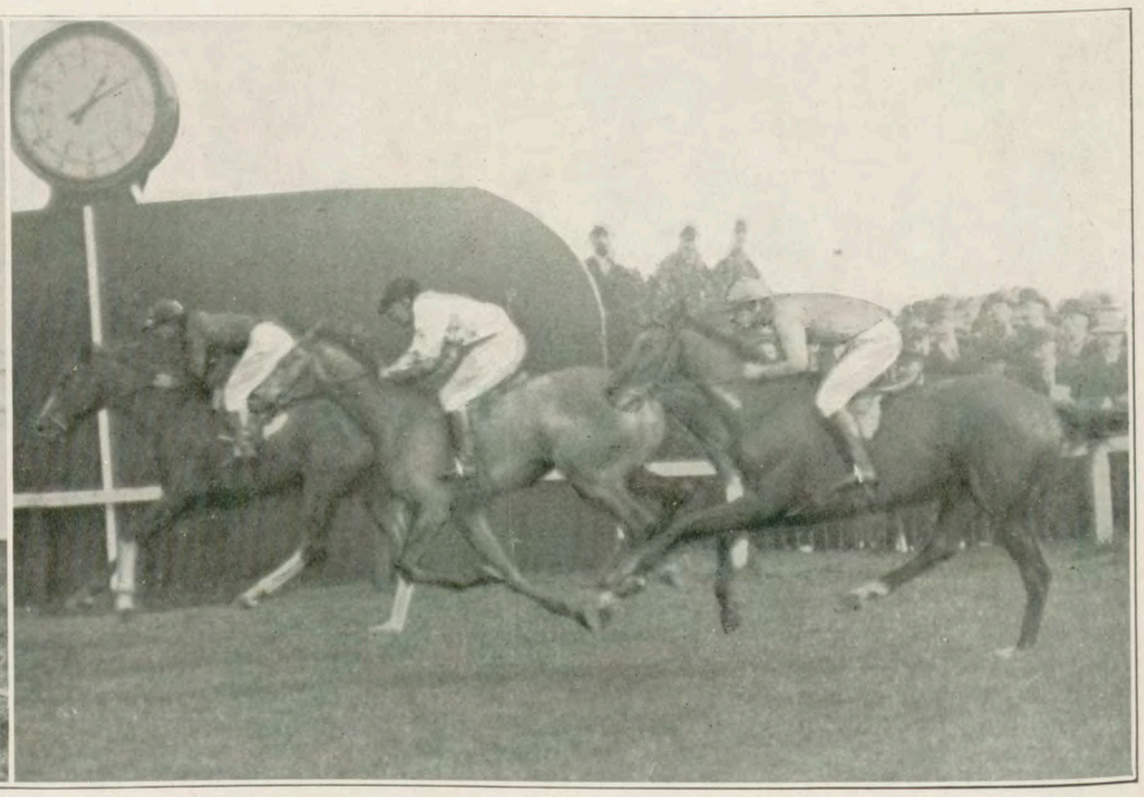
L'ARRIVÉE DU PRIX ROYAL-OAK

Lucknow s'est assuré dès le départ une demi-douzaine de longueurs. Dans la montée, Saint Ange III se rapprochait et prenait le commandement, au bas de la descente. Dans la ligne droite, il résistait sans peine aux efforts d'Amoureux III et de De Viris, mais Gorgorito le battait, sans lutte, d'une longueur et demie.

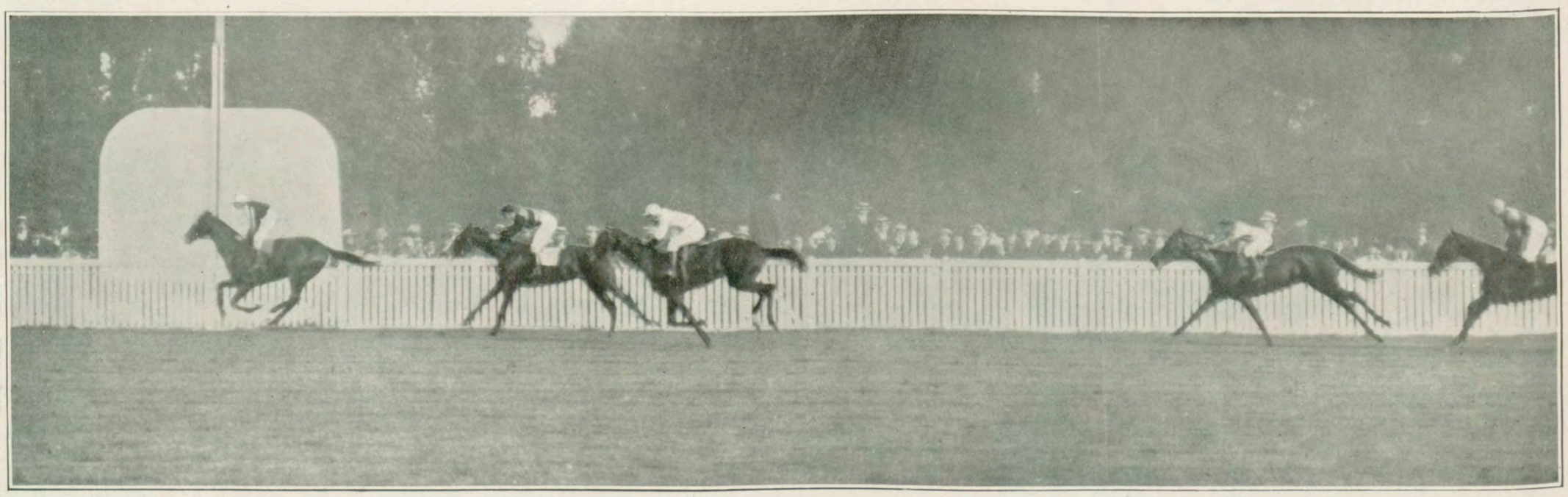
DE CHANTILLY A MAISONS-LAFFITTE



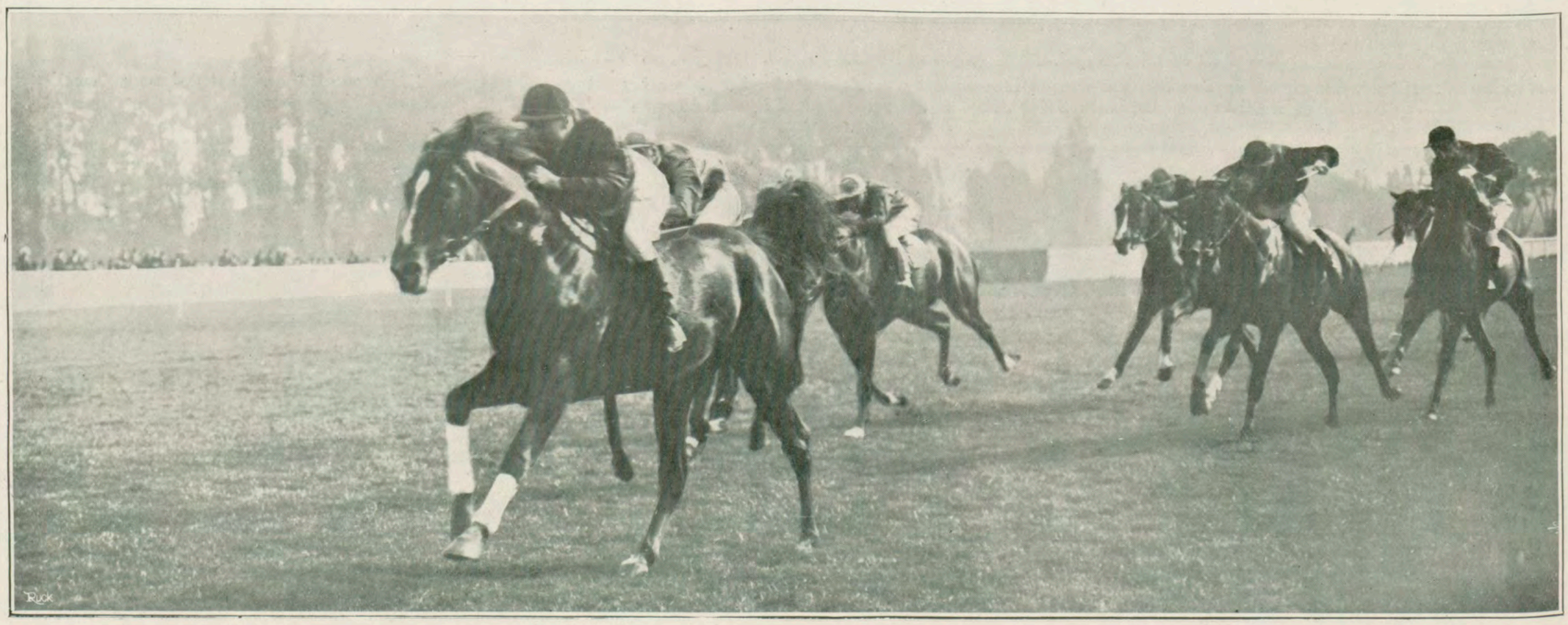
LE PRIX VERMOUT (10.000 francs, 2.400 mètres) Chantilly, 11 septembre.
Sur sa forme de Longchamp, le Prix Vermout ne pouvait échapper à Wagram II. La pouliche du comte Le Marois a pris l'avantage quand elle a voulu et gagné de deux longueurs.



LE PRIX ORMONDE (5.000 francs, 1.100 mètres). Le Tremblay, 12 septembre.
Fidelio, parti grand favori, a gagné finalement d'une longueur et demie. On voit sur notre photographie l'horloge qui sert à indiquer le temps des épreuves et qui a été inaugurée à la réouverture de l'hippodrome du Tremblay.

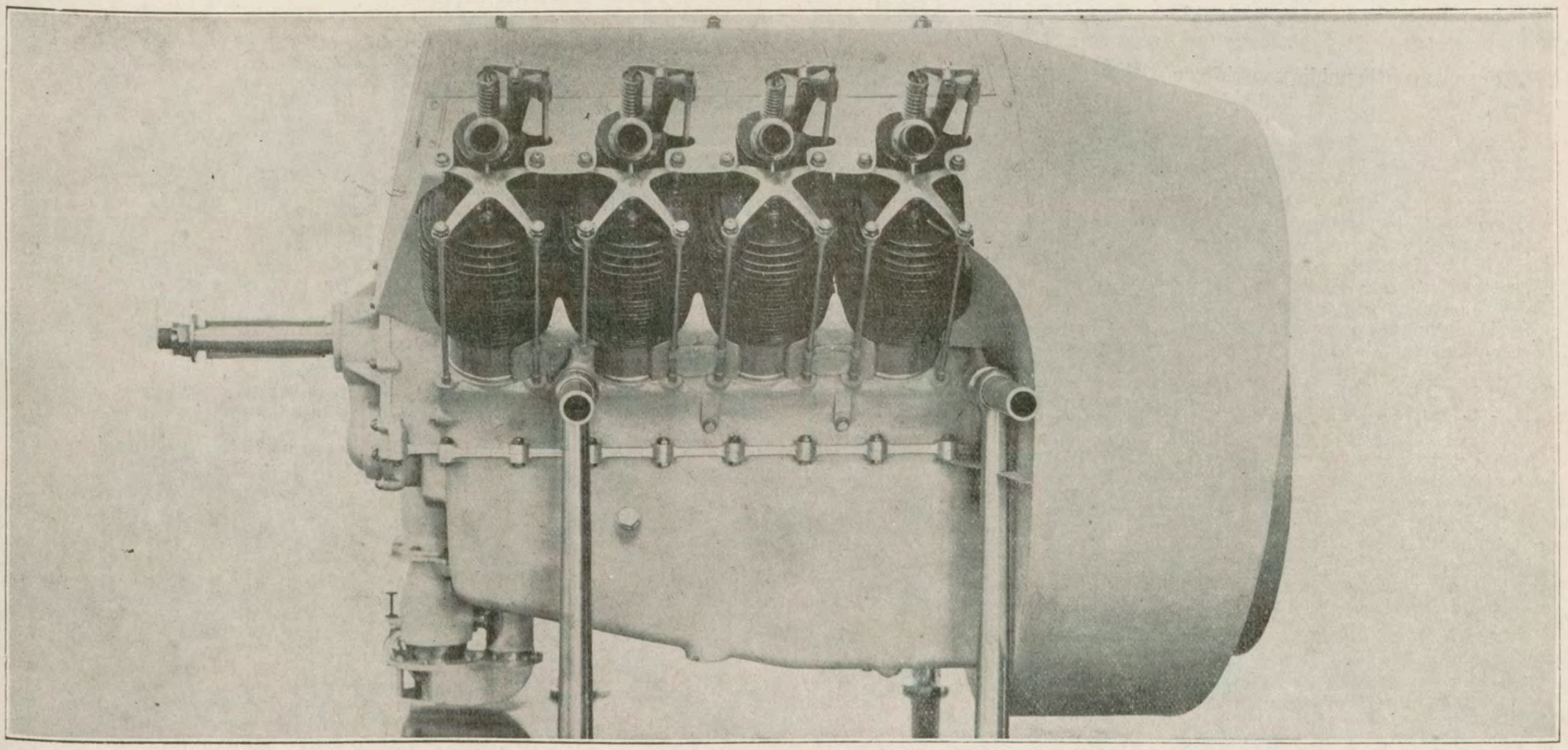


LE PRIX ERMAK (10.000 francs, 2.000 mètres). Maisons-Laffitte, 13 septembre. — L'arrivée.
Tous les anciens, dont Renard Bleu, le grand favori, ont été réglés par un trois ans, Neuter, que son passage sur les haies parait avoir assagi. Le Roumi après avoir mené, a été attaqué aux tribunes par le fils de Saint Damien qui l'a règlé facilement.



LE PRIX WANDORA (5.000 francs, 1.000 mètres). Maisons-Laffitte, 13 septembre. — Un passage.
Euryanthe a pris la tête dès le début et n'a nullement été inquiétée. Seule, La Basoche était encore à l'arrivée, mais elle n'a pu inquiéter la pouliche du comte de Clermont-Tonnerre, qui a gagné sans effort.

UNE MERVEILLE DE RÉGULARITÉ



LE MOTEUR RENAULT DE FOURNY

C'est ce moteur, qui était monté sur le biplan Farman, avec lequel Fourny a battu tous les records de durée et de distance sans escale.

Le moteur Renault, qui a permis à Fourny de battre le record de durée et de distance sans escale, est le 70 Chx bien connu, à 8 cylindres en V de 96 millimètres d'alésage et 120 millimètres de course, disposés en deux rangées de 4 cylindres inclinées à 90° l'une sur l'autre. Le refroidissement se fait par circulation d'air. L'admission et l'échappement sont commandés par un arbre de distribution unique. Cet arbre est terminé par un cône, sur lequel se monte le moyeu de l'hélice. Celle-ci se trouve tourner ainsi à demi-vitesse du moteur et sa vitesse de régime n'est plus que de 900 tours.

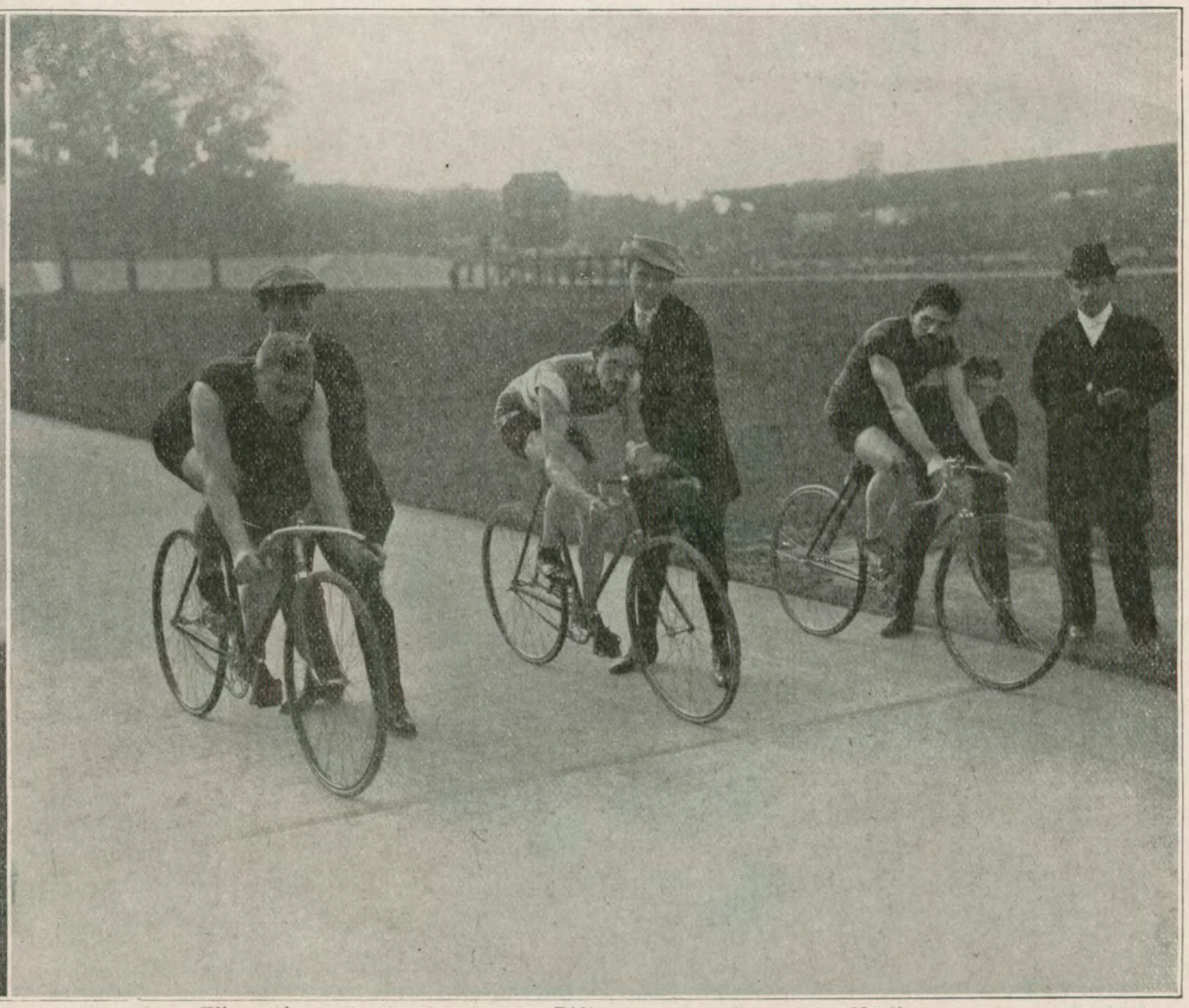
Sur le vilebrequin, du côté opposé à l'hélice, est monté le ventilateur qui refoule l'air, par une volute, entre les deux branches du V formé par les cylindres. L'air s'échappe entre ceux-ci.

Le graissage est assuré par une pompe oscillante placée au fond du carter inférieur du moteur.

LA RÉUNION DE LA PISTE MUNICIPALE

LE GAGNANT DU GRAND PRIX MUNICIPAL

Le Grand Prix Municipal sur route, qui se disputait sur la distance Paris-Provins et retour (150 kil.), est revenu à Alincourt en 6 h. 14 minutes, devant Racine et Bailly.



Ellegaard. Didier. Martin.

LE GRAND MATCH DE VITESSE

Un grand match de vitesse, qui se disputait sur 1000 mètres et en 3 manches, mettait aux prises Ellegaard Paul Didier, et Martin. La victoire est revenue à Ellegaard, triomphant par 4 points (2 fois premier, une fois second), devant Didier et Martin, 7 points. Le champion du monde ne fut mis à l'ouvrage que dans la première série, où il fut surpris par un démarrage de Martin.

NOS GRANDES ENQUÊTES

LA FRANCE A-T'ELLE LA MAITRISE DE L'AIR ? (1)

Nous avons déjà publié une série de réponses à notre enquête sur la suprématie aérienne de la France. Nous avons eu le plaisir de donner les opinions de MM. Lucien Millevoye, député, André Beaumont, Roland Garros, Jules Védrines, du commandant Ferrus et du comte Henry de La Vaulx. Nous avons reçu depuis deux lettres fort intéressantes l'une de Charles Nieuport, l'excellent pilote, frère du génial constructeur disparu l'année dernière, l'autre du capitaine Sazerac de Forge, le brillant technicien.

Charles Nieuport.

Charles Nieuport qui, après la mort d'Edouard, crânement voulut continuer l'œuvre si brillamment commencée et devint aviateur, choisissant le mode de locomotion qui avait tué traîtreusement son frère, est d'avis que nous possédons la prépondérance aérienne en ce moment. Mais il ne se dissimule pas que nous devons agir en hâte si nous ne voulons pas être rejoints et même dépassés.

En dépit de très grands et très efficaces efforts fournis par l'Allemagne, nous conservons encore notre suprématie aérienne. Elle est due actuellement, d'abord à la supériorité de nos appareils d'aviation et surtout à l'entraînement de nos pilotes habitués depuis longtemps au maniement de leurs appareils, et familiarisés avec l'air. Leur valeur professionnelle bénéficie de l'avance acquise.

Il en est de même pour le personnel ouvrier, monteurs et mécaniciens, qu'une assez longue pratique a amené, à un degré élevé de savoir faire.

Il ne faut pas se dissimuler toutefois que la volonté et la persévérance de nos voisins, l'excellence scientifique de leur méthode, leur sévère organisation, nous imposent la plus grande activité, si nous ne voulons pas perdre la suprématie aérienne.

CH. NIEUPORT

Nous ne devons pas nous émouvoir outre mesure de l'avance acquise par les Allemands en matière de dirigeables.

Ces engins peuvent certainement rendre d'importants services, la nuit surtout. Mais pour se défendre de l'effroi bien légitime que peuvent imposer les saisissantes descriptions de M. Ch. Faroux, il est bon d'être convaincu qu'un dirigeable, si puissamment armé soit-il, sera toujours à la merci d'une flotille suffisante d'aéroplanes. Sur cinq projectiles, l'aviateur Gaubert en a placé trois dans la silhouette d'un dirigeable, d'une hauteur de 800 mètres. A l'artillerie de produire les projectiles et explosifs efficaces.

Si donc, le dirigeable peut assez rapidement se soustraire par son altitude à l'action des projectiles partis du sol, il est à la merci de ceux que lui lanceront les aéroplanes, car la vitesse propre et surtout la vitesse ascensionnelle de ces rapides engins leur permettront de le rejoindre et de le survoler. Si, assailli par une flotille d'aéroplanes, le dirigeable parvenait à en détruire quelques-uns, il finirait par succomber sous le nombre.

Les types d'aéroplanes dont nous disposons sont assurément perfectibles, mais ils fonctionnent déjà fort bien, et se divisent en catégories diverses, appropriées aux services qu'on en attend.

a) Appareils à une place, rapides et montant vite pour régler le tir de l'artillerie.

b) Appareils à deux places, pour les reconnaissances exigeant la présence d'un officier observateur ou d'un envoyé spécial de l'état-major.

c) Appareils à plusieurs places, ou tout au moins susceptibles d'enlever du poids, tout en conservant une vitesse d'au moins 100 kilomètres, pour reconnaissances offensives, transports d'explosifs, télégraphie sans fil, etc.

Les hydro-aéroplanes ont prouvé, à Dinard, qu'ils n'étaient déjà plus dans la période de tâtonnements ; les flotteurs du lieutenant Delage ont notamment résisté, avant la course, à des exercices aussi variés que répétés, par une mer agitée. Il semble que le rôle de ces appareils doit être surtout un rôle de surveillance et d'observation. Si l'on se rapporte à la guerre Russo-Japonaise, on se rend compte qu'ils auraient été d'un puissant appui pour celui des belligérants qui en aurait disposé.

Une autre question, très importante, est celle des crédits qu'il faut consacrer à l'aviation militaire.

On ne peut se dissimuler que ces crédits devront être très élevés ; c'est au Parlement de les voter, car la sécurité du pays en dépend et il faut aussi songer aux sacrifices considérables consentis par un adversaire éventuel.

L'organisation de l'aéronautique suit son cours entre les mains habiles d'un chef énergique.

C'est à lui, c'est aussi aux généraux à qui incombe la préparation de la guerre, de fixer le nombre des appareils et des pilotes nécessaires à notre action militaire. C'est à eux de dire combien d'aviateurs doivent être mis à la disposition des états-majors d'armée et de corps. Les grandes manœuvres pourront donner, à cet égard, d'utiles indications.

Résumons : Nous avons tous les éléments capables de nous assurer la prépondérance aérienne.

1° Les maisons d'aéroplanes françaises sont nombreuses, bien outillées ; elles sont instruites par une expérience courte en années, mais longue par le travail fourni, elles peuvent produire, dans un délai très rapide, un nombre considérable d'appareils (certaines, jusqu'à cinq et six par semaine). Ces appareils sont déjà assez perfectionnés pour rendre de grands services : le devoir des maisons est de poursuivre sans cesse leurs études en vue d'augmenter le rendement et la sécurité de leurs engins.

2° Les pilotes sont l'âme de l'aviation, dont le développement dépend, pour la majeure partie, de leur nombre et de leur valeur. On ne saurait trop les prendre en considération. *Il faut que les pilotes de France continuent à surpasser ceux des autres nations, non seulement par l'habileté professionnelle, mais par le nombre.*

Les pilotes ne peuvent se former que dans les grandes écoles, pourvues d'instructeurs hors ligne et d'appareils nombreux. Il faut faciliter l'accès de ces écoles au plus grand nombre possible de candidats. C'est ce que le Comité national et le sénateur Reymond ont fort bien compris. Il est à souhaiter que le Parlement le comprenne aussi et ne marchande pas les subsides nécessaires.

Les officiers, qui se vouent à la périlleuse spécialité de l'aviation, doivent voir leur courage reconnu et récompensé par des avantages de situation et aussi d'argent.

Il faut, qu'à leurs côtés, les aviateurs civils qui, en cas de guerre, courraient les mêmes dangers et rendraient les mêmes services, se tiennent au courant de toutes les nouveautés, restent en contact avec l'élément militaire, suivent les manœuvres plus fréquemment que la loi ne les y oblige, et soient encouragés par des épreuves publiques largement rémunérées.

En un mot, il faut que tout le monde de l'aviation française se groupe étroitement et surtout ait la volonté absolue d'une organisation parfaite.

CHARLES NIEUPORT.

Le capitaine Sazerac de Forge.

Pour le capitaine Sazerac de Forge, que de nombreux ouvrages sur la locomotion aérienne ont mis en valeur, il considère que, sous peu, les autres nations devant avoir d'aussi bons appareils que les nôtres, c'est du côté du personnel qu'il est nécessaire de porter nos efforts.

L'AÉRODROME DE JOHANNISTHAL, PRÈS BERLIN

Il est à peu près incontestable et incontesté qu'en matière d'appareils d'aviation, nous possédons une sérieuse avance sur les aéroplanes étrangers. La meilleure preuve, c'est que, presque partout, on ne fait guère que copier, contrefaire les nôtres, et qui dit contrefaçon...

Mais il ne faut pas nous illusionner : cette avance-là nous ne la conserverons probablement pas bien longtemps. Les autres nations sauront un jour ou l'autre nous rattraper. Il n'y a rien d'impossible, en particulier, à ce qu'elles arrivent à établir des moteurs valant ou peut-être même surpassant ceux qu'elles achètent encore en France.

Donc, faisons de notre mieux pour perfectionner, mais ne nous figurons pas que nous resterons toujours les maîtres sur ce terrain-là. Il en est un autre tout aussi important, sinon plus, et sur lequel il nous est plus facile de nous maintenir, si nous le voulons : celui du personnel. C'est en France que, depuis des siècles, les esprits se sont montrés hantés par l'obsession de l'idée aérienne ; c'est en France que l'aviation est réellement née ; c'est là que se trouvent les plus nombreux et les plus habiles aviateurs ; ce sont les Français qui, trop généreux, ou trop inconséquents, instruisent leurs coucurrents de demain.

Eh bien ! ces facultés quasi-natives, il faut les cultiver par tous les moyens.

Il faut surtout les aider : le meilleur procédé, nous en sommes persuadés, résiderait dans l'union intime des quatre éléments de l'aviation : la théorie, représentée surtout par l'Ecole Supérieure Aéronautique et basée sur l'expérience, mais peut-être un peu trop exclusive de la pratique ; les laboratoires, qui expérimentent ou sont prêts à le faire, mais auxquels les constructeurs semblent répugner à s'adresser ; les constructeurs, qui ignorent, trop souvent, les deux premiers éléments et perdent un temps précieux en tâtonnements empiriques plus ou moins incertains et dangereux ; enfin, les aviateurs exerçants, auxquels une pratique trop exclusive coûte parfois bien cher.

Il faut, avant tout, réunir ces quatre éléments ! Alors, on fera d'utile besogne et d'incalculables progrès. La maîtrise de l'air sera à la nation qui saura le mieux les amener à s'entr'aider, à se fusionner.

CAPITAINE L. SAZERAC DE FORGE.

Ce qu'on fait Outre-Rhin.

D'autre part, nos voisins d'outre-Rhin ne s'endorment pas. Voici ce que dit à ce sujet notre confrère spécial *l'Aérophile.*

Au 1er janvier 1911, on comptait 43 pilotes brevetés en Allemagne ; au 1er janvier 1912, 146 pilotes ; au 1er juillet 1912, plus de 250, parmi lesquels une centaine d'officiers.

L'armée allemande est en ce moment le principal acheteur, et le nombre d'avions qu'elle possède a déjà dépassé la centaine, dont les biplans Albatros et les monoplans Etrich Rumpler forment environ les 2/3. Quelques appareils étrangers y figurent aussi : quelques Blériot, Antoinette, H. Farman dès 1910, dernièrement un Bréguet et un Bristol ; un biplan type autrichien Pfeil Löhner est en construction à Berlin.

Les pilotes militaires qui, au début, étaient formés soit à Dœberitz pour l'armée prussienne, soit à Oberwiesenfeld près Munich pour l'armée bavaroise, sont instruits maintenant jusqu'au premier brevet de pilote, par les fabriques elles-mêmes, moyennant 5.000 marks par pilote, y compris la casse.

Puis, ils sont dirigés vers Dœberitz où ils s'entraînent aux applications militaires.

Tous les appareils militaires sont à 2 places au moins.

De plus, pour entraîner les officiers observateurs, il leur est permis de prendre part, en qualité de passagers, aux circuits ou autres épreuves sportives à travers champs.

Comme stations militaires, on peut compter, en plus de Dœberitz, la station de Frascati près de Metz qui comprend 8 appareils en ce moment, puis le centre aviateur bavarois de Schleissheim près de Munich. L'école d'observation de tir sur le champ de Juterbog et la station maritime de Putzig, près Dantzig, qui possède des appareils et recevra sous peu 3 hydrobiplans Albatros et 1 pigeon Etrich Rumpler.

En plus de ses aéroplanes avec plus de 250 pilotes et de ses dirigeables avec 27 pilotes, l'Allemagne possède encore 1.520 sphériques qui, en 1911, ont employé plus de 2.000.000 de mètres cubes de gaz, sous la conduite de 851 pilotes, lesquels sont entraînés continuellement à résoudre des applications de nature militaire.

De l'ensemble des réponses qu'ont bien voulu nous adresser nos éminents correspondants, il résulte clairement que nous ne devons pas nous illusionner. Jusqu'ici, aucun pays n'a pu rivaliser avec nous au point de vue de l'aviation. Quant aux dirigeables, l'Allemagne est aussi remarquable que la France, sinon supérieure. Il semble donc que le Gouvernement ne doit perdre aucune occasion d'améliorer la cinquième arme.

FRANÇOIS TOCHÉ.

(1) Voir le n° 727 de la *Vie au Grand Air.*

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de *La Vie au Grand Air.* — H.-L. MOTTI, dir., 13, impasse Ronsin, Paris.